

UNE ÉTAPE DE LA CONSTRUCTION
DES GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER
EN FRANCE

LA LIGNE
DE
PARIS A LA FRONTIÈRE D'ALLEMAGNE
(1825-1852)

*Thèse pour le doctorat ès lettres
présentée à la Faculté des lettres de l'Université de Paris,*

PAR

LOUIS-MAURICE JOUFFROY

TOME DEUXIÈME

PARIS
J. BARREAU & C^{ie}, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

—
1932

LA LIGNE
DE
PARIS A LA FRONTIÈRE D'ALLEMAGNE
(1825-1852)

UNE ÉTAPE DE LA CONSTRUCTION
DES GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER
EN FRANCE

LA LIGNE
DE
PARIS A LA FRONTIÈRE D'ALLEMAGNE
(1825-1852)

*Thèse pour le doctorat ès lettres
présentée à la Faculté des lettres de l'Université de Paris,*

PAR

LOUIS-MAURICE JOUFFROY

TOME DEUXIÈME

PARIS
J. BARREAU & C^{ie}, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

—
1932



LIVRE II

L'ÉTAT

INTRODUCTION

Ce second livre embrasse la période qui s'étend de la promulgation de la loi du 11 juin 1842 au vote de la loi qui, en 1845, autorisera la concession du chemin de fer.

Pendant cette période, les données du problème se préciseront; les tracés possibles se fixeront au cours d'analyses techniques approfondies; chaque localité fera entendre sa voix : ce sera donc en toute connaissance de cause qu'à l'issue de cette période les pouvoirs publics détermineront légalement la direction générale de la ligne toute entière.

Une première partie, qualifiée : « Les Travaux (1842-1844) » traitera de l'exécution, au cours des années 1842 à 1845, du tronçon de la ligne de Strasbourg compris entre Hommarting et Strasbourg, classé par la loi de 1842; on présentera ensuite le tableau des études poursuivies dans le même intervalle entre Paris et Hommarting; un second titre leur sera consacré sous la dénomination : « Les Etudes ». Les discussions dont ces études firent l'objet seront exposées sous un troisième titre : « La Discussion du Tracé définitif ». Une quatrième partie comprendra les débats législatifs qui aboutirent à la loi du 2 août 1844; cette loi arrêta le tracé du chemin de fer, d'où le titre général des trois chapitres qui composeront cette partie : « La Définition du Tracé ». Les travaux effectués en exécution de cette loi pendant la fin de l'année 1844 et l'année 1845 jusqu'à l'installation de la compagnie concessionnaire feront l'objet d'un cinquième titre : « L'Extension des Travaux sur le Tracé général ». Enfin, un sixième titre sera réservé à l'élaboration de la loi de 1845.

TITRE PREMIER

LES TRAVAUX (1842-1844)

La loi du 11 juin 1842 avait affecté un crédit de 11.500.000 francs à la section de la ligne de Paris à Strasbourg comprise entre le hameau de Hommarting, à la tête du grand souterrain du faite séparatif des Vosges, et Strasbourg. Les travaux furent confiés aux ingénieurs locaux : à l'ingénieur en chef COLLIGNON pour la partie située dans le département de la Meurthe, c'est-à-dire de Hommarting à un point de la vallée de la Zorn situé un peu en aval de Lützelbourg ; à l'ingénieur en chef SCHWILGUÉ, pour la partie située dans le département du Bas-Rhin, c'est-à-dire jusqu'à Strasbourg.

Cette section proposait aux ingénieurs-constructeurs trois groupes de travaux : d'une part, la traversée des Vosges, d'autre part le parcours dans la plaine d'Alsace, le long de la vallée de la Zorn, enfin, l'entrée du chemin de fer dans Strasbourg et les établissements de son terminus.

Avant tout cependant, et la chose allait de soi, on se préoccupa de donner à l'ouverture des travaux une consécration solennelle : dès la promulgation de la loi, des ordres furent envoyés à cet effet à l'ingénieur en chef SCHWILGUÉ. On eût voulu faire ouvrir au duc d'Orléans la voûte du rempart de Strasbourg : mais le Génie militaire ne s'était pas encore déclaré d'accord sur les dispositions qui lui avaient été proposées pour l'entrée du chemin de fer dans la zone fortifiée, et les instances faites auprès de lui pour hâter sa décision étaient demeurées vaines. L'ingénieur suggéra donc de faire poser au prince la première pierre du pont qu'on avait à établir sur la petite rivière de la Souffel, en face du village de Mundolsheim. Cet ouvrage, situé à peu près au milieu d'un long alignement droit, entre Brumath et Strasbourg, pouvait être facilement entrepris : le tracé était étudié, le plan parcel-



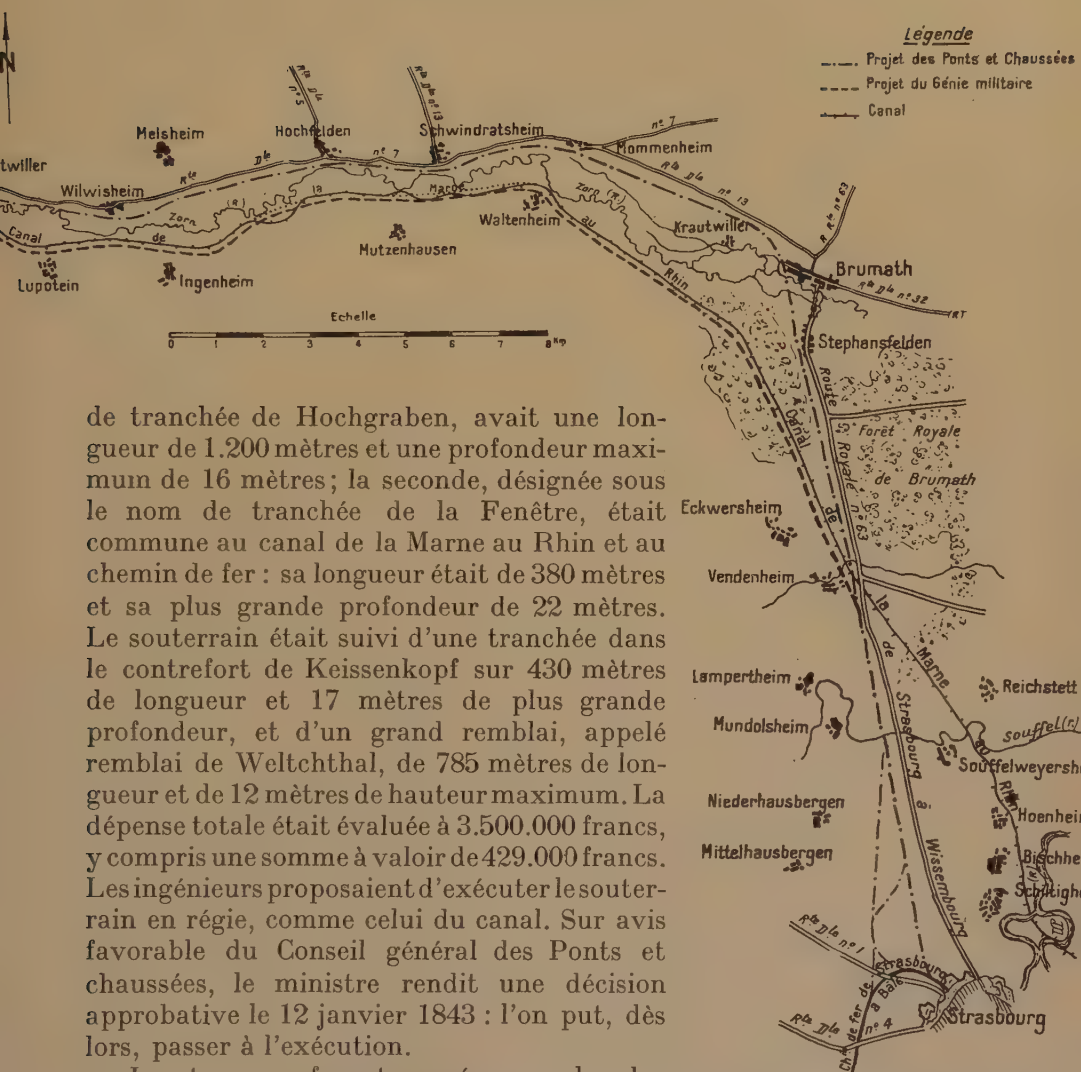
Fig. 1. — Le chemin de fer entre Hommarting et Steinbourg (avant-projet de 1843).

laire levé; les acquisitions de terrain seraient réalisées à l'amiable. Le sous-secrétaire d'état donna son accord à cette proposition (1) : modifiant légèrement les suggestions de l'ingénieur en chef qui voulait transporter le cortège officiel dans un convoi tiré par des chevaux jusqu'au viaduc, ce qui supposait le placement au moins provisoire de la voie de fer, LEGRAND décida que, pour donner une plus grande ampleur à la cérémonie, on ferait tracer au duc d'Orléans l'alignement du chemin entre la Souffel et Strasbourg. Tout fut préparé à cet effet : le 7 juillet, SCHWILGUÉ envoya le projet du pont à Paris; il fut soumis au Conseil général des Ponts et chaussées le 11; le ministre allait l'approuver, quand la catastrophe du 13 juillet, en privant la France de l'héritier du trône, supprima du même coup la manifestation projetée.

Dès le 13 août 1842, le ministre alloua un crédit de 300.000 francs pour les travaux du chemin de fer entre Hommarting et la limite du département de la Meurthe (2). Les ingénieurs se mirent immédiatement à l'œuvre, et, le 30 octobre suivant, l'ingénieur en chef COLLIGNON remit le projet définitif du chemin de fer (3) (fig. 1).

Aux termes de ce projet, le tracé prenait naissance dans le vallon du ruisseau de Hochgraben et traversait par un souterrain de 2.670 mètres de longueur la chaîne des Vosges à une profondeur maximum de 63 mètres. La percée souterraine du côté du bassin de la Sarre était précédée de deux tranchées : la première, désignée sous le nom

(1) 1508. — (2) 1760. — (3) 1489. (Pour l'identification des renvois, consulter le Nota qui figure en tête de la table des matières.)



Les travaux furent menés avec la plus grande activité. Le 20 novembre, le percement de la galerie longitudinale du souterrain était complètement achevé (1) : on y avait procédé au moyen de quatorze galeries transversales, partant du grand souterrain en construction pour le passage du canal et généralement en pente de 0 m. 10 par mètre vers le chemin de fer. On jugera de l'importance de ces travaux quand on aura

(1) 1490.

Fig. 2. — Le chemin de fer entre Steinbourg et Strasbourg (avant-projet de 1843).

dit que ces galeries transversales avaient ensemble un développement de plus de 500 mètres, la longueur de la galerie longitudinale étant elle-même de 2.580 mètres. On avait, en même temps, à la tête alsacienne du souterrain qui débouchait sous la vallée même du Teigelbach, achevé l'établissement de la voûte : important travail grâce auquel l'on se trouvait définitivement débarrassé des eaux de ce ruisseau, dont les infiltrations étaient une des difficultés du projet.

En 1843, près de 15.000 mètres cubes de terrain furent extraits des galeries longitudinales et transversales, tandis que 11.500 mètres cubes l'avaient été pour la construction de la voûte sous le Teigelbach.

Un an plus tard, en décembre 1844, 44.000 mètres cubes nouveaux avaient été enlevés : l'ouvrage avait été élargi sur 2.450 mètres jusqu'à la hauteur du chemin de service, à 0 m. 30 au-dessus des naissances de la voûte ; il ne restait plus que 215 mètres à exécuter. Le foncement jusqu'au niveau de la fondation du ballast était commencé sur une dizaine de mètres. On avait voûté sur 190 mètres la partie comprise entre l'entrée et la roche. Les maçonneries avaient été descendues presque partout à 6 mètres en contre-bas de l'intrados à la clef et, là où les pieds-droits n'avaient pas été amenés à cette profondeur, ils reposaient sur le roc et ne nécessitaient nulle part de reprise en sous-œuvre, de telle sorte que les maçonneries pouvaient être considérées comme terminées.

Dans la tranchée de Hochgraben on avait déblayé 100.000 mètres cubes ; il en restait 30.000 à enlever ; dans la tranchée de la Fenêtre on avait extrait 1.420 mètres cubes sur 14.000 mètres.

Dans la tranchée de Keissenkopf, 3.200 mètres cubes avaient été extraits, dont 2.000 avaient été débités en moellons pour servir à la voûte du souterrain. Le reste des déblais, complété par 50.000 mètres cubes provenant du percement du souterrain, avait servi à l'établissement du remblai de Welschtahl : ce remblai était terminé et les déblais du souterrain et de la tranchée pouvaient être désormais conduits aux remblais de la partie du tracé située au delà, dans la forêt domaniale de Saint-Louis. Le chemin de service en rails définitifs était déjà établi jusqu'à la première décharge. La rectification du ruisseau de Hochgraben autour de la tranchée de la Fenêtre du canal de la Marne au Rhin et son passage maçonné au-dessus de la tête de sortie du petit souterrain de ce canal étaient entièrement achevés.

La dépense totale de cette partie du chemin de fer s'élevait au 31 décembre 1844 à 1.500.000 francs en chiffre rond. La section comprise entre la forêt domaniale de Saint-Louis et la limite du département de la Meurthe fut, en raison de l'importance des travaux du faite séparatif des Vosges et du manque de crédit, provisoirement ajournée.

Dans le Bas-Rhin comme dans la Meurthe, on se prépara dès juillet 1842 à mener les travaux avec la plus grande activité. On se préoccupa d'abord d'assurer la construction de la voie ferrée au départ de Strasbourg : le chemin de fer de Bâle y aboutissait déjà ; il était au surplus logique de débiter par le terminus de la ligne, à partir duquel l'exploitation pouvait être progressivement ouverte dans un intérêt d'abord exclusivement local, en attendant que le reste de la grande ligne fût déterminé et construit.

Le premier lot qui fut approuvé fut donc le 8^e (fig. 2), qui s'étendait de Lampertheim à Strasbourg : il continuait un grand alignement droit dont l'origine se trouvait à Stephansfelden, tête du 7^e lot ; cet alignement se terminait à l'origine de la courbe de raccordement de la ligne de Paris avec celle de Bâle, avant l'entrée dans Strasbourg. Le 8^e lot (on l'a vu à propos du viaduc de la Souffel qui n'en était qu'un ouvrage sans importance), présenté le 7 juillet par l'ingénieur en chef SCHWILGUÉ, approuvé par le Conseil général des Ponts et chaussées le 11 pour être inauguré par le prince royal, eut, du fait de la mort de celui-ci, son approbation retardée de quelques jours : le ministre se prononça le 19. Le lot fut confié sans adjudication aux Srs WEYR et LAUER, entrepreneurs du canal. Le 1^{er} août suivant, l'ingénieur en chef transmet les propositions de l'ingénieur ordinaire GUERRE relatives au 7^e lot, qui prolongeait jusqu'à Stephansfelden, en face de Brumath, sur la rive droite de la Zorn, l'alignement droit du 8^e lot. Sur l'avis de l'inspecteur divisionnaire LEMASSON du 26 août, le Conseil général approuva le projet le 8 septembre. L'adjudication fut passée dès le 15 septembre et les commissions d'enquête convoquées pour le 24.

Le 22 août, les ingénieurs soumirent les travaux des 3^e, 4^e, 5^e et 6^e lots, compris entre la station de Saverne et Stephansfelden. Dans cette partie de la ligne, le tracé était, jusqu'à Brumath, dirigé entièrement sur la rive gauche de la Zorn, qu'il traversait néanmoins deux fois en amont de Dettwiller. Le Conseil général des Ponts et chaussées approuva le 15 septembre le projet du 3^e lot, compris entre

Saverne et la route départementale N° 12 dans Steinburg, et l'adjudication, autorisée par le ministre, fut passée le 28.

Tout semblait donc devoir aller avec la célérité désirable, quand, brusquement, le 14 septembre, le ministre de la Guerre invita son collègue des Travaux publics à suspendre les adjudications en cours, en faisant l'opposition la plus formelle au tracé de l'administration civile (1). En réponse aux observations formulées par le ministre des Travaux publics (2), le département de la Guerre réitéra ses défenses de la façon la plus absolue le 30 septembre (3) : tout était donc arrêté.

Les ingénieurs furent invités à se rapprocher de leurs collègues du Génie militaire. Des conférences furent ouvertes entre l'ingénieur ordinaire GUERRE et, d'une part, le chef du Génie de Phalsbourg pour la partie du chemin de fer comprise entre Hommarting et Dettwiller, et, d'autre part, avec le chef du Génie de Strasbourg pour la partie du tracé comprise entre Wilwisheim et Strasbourg : ces conférences eurent lieu de septembre à décembre 1842. D'où provenait le désaccord entre les autorités civiles et militaires?

Le Génie militaire, chaque fois qu'il avait eu à connaître de tracés de ligne de chemin de fer, s'était prononcé pour les itinéraires les plus protégés : tracé indirect par Dijon pour le tracé général, tracé couvert par le cours de la Marne pour le tracé empruntant cette vallée, tracé de la vallée de la Brusche enfin, en ce qui concernait le passage des Vosges. A l'égard de ce passage, ce n'avait été que devant l'impossibilité manifeste qu'il s'était résigné, à son corps défendant, en maintenant une irréductible esclave à l'encontre du tracé par la vallée de la Moder, à admettre le tracé par la Zorn; en ce qui concernait ce tracé lui-même, le Génie en était resté aux études de 1837 qui suivaient constamment la berge du canal de la Marne au Rhin. Au cours des conférences tenues à cette époque entre les autorités civile et militaire, on était tombé d'accord sur un tracé qui, entre l'amoind de Saverne, où le canal franchissait la Zorn, et Vendenheim, où il coupait la route royale de Strasbourg à Wissembourg, restait constamment accolé à la rive droite de la voie navigable et se trouvait ainsi protégé par elle.

Or, que venait proposer l'administration des Ponts et chaussées en 1844? Un tracé qui, à partir du moulin de Ramspacher, se séparait franchement du canal et, contournant Saverne par le Nord, prenait décidément la rive gauche

(1) 1779. — (2) 1780. — (3) 1781.



(d'après une lithographie de Maugendre)

LE TRACÉ DU CHEMIN DE FER LE LONG DE LA VALLÉE DE LA ZORN

de la Zorn, sans aucune protection défensive, et ne la quittait qu'en amont de Brumath, restant toujours indépendant du canal, qu'il ne franchissait qu'à Vendenheim. C'était prendre radicalement l'opposé des principes invariablement soutenus jusque-là par l'autorité militaire. En réalité, et quelque bonnes que fussent ses raisons, l'administration des Ponts et chaussées avait commis un oubli impardonnable en ne consultant pas l'autorité militaire.

Ces raisons, le Conseil général des Ponts et chaussées les donna dans sa séance du 12 janvier 1843 (1). Il voyait dans le projet de la rive droite de la Zorn et du canal de très graves inconvénients : des courbes plus nombreuses, des pentes plus fortes, un allongement notable, une dépense portée de 2.655.000 francs à 5.460.000 francs à raison de terrassements plus considérables et plus difficiles, d'ouvrages d'art plus nombreux et plus dispendieux (en particulier un long viaduc pour traverser la Zorn et le canal de la Marne au Rhin en amont de Saverne), des percées à faire près de Saverne dans les coteaux élevés qui surmontent la vallée, des redressements en plusieurs endroits du tracé du canal déjà construit. Au point de vue économique, il constatait que le tracé de la rive droite ne rencontrait que trois villages et se trouvait séparé des autres par des « coteaux difficiles », alors que le tracé de la rive gauche était appelé à desservir des populations agglomérées dans de nombreux bourgs et villages établis sur cette rive et sur les bords de la Moder et de la Sauerbach. Ce tracé favorisait enfin l'établissement des embranchements prévus sur Bischwiller et Haguenau. Le Conseil concluait donc en faveur du tracé des ingénieurs ; il demandait au surplus que les oppositions du Génie militaire fussent levées pour la partie du chemin de fer comprise entre Vendenheim et la place de Strasbourg, puisque cette partie ne paraissait donner lieu à aucune difficulté.

Le Comité des fortifications délibéra de la même affaire dans sa séance du 8 février : il soutint naturellement le tracé de la rive droite de la Zorn, tracé préconisé par le directeur des fortifications de Strasbourg, et il argua des projets mis en avant pour la ligne de Paris à Meaux pour défendre le passage du chemin de fer sur la berge même du canal.

La Commission mixte des Travaux publics se réunit le 20 mars (2). Après avoir constaté que le Comité des fortifications n'avait proposé aucun tracé précis, elle décida, en

(1) 1328. — (2) 1329.

l'absence d'études approfondies, d'ajourner sa décision en ce qui concernait la partie du tracé en litige, c'est-à-dire celle qui s'étendait du moulin de Ramspacher à Vendenheim. A l'égard des deux autres sections, pour lesquelles aucune contestation ne s'élevait, celles qui s'étendaient entre Arschwiller et le moulin de Ramspacher, et de Vendenheim à Strasbourg, elle émit l'avis que suite fût donnée aux projets des ingénieurs civils.

Retenant cet avis, le ministre de la Guerre approuva le 20 avril (1) le tracé entre Arschwiller et le moulin de Ramspacher ainsi qu'entre Vendenheim et Strasbourg, en suite de quoi le sous-secrétaire d'Etat des Travaux publics, reprenant le projet du 7^e lot, proposa au ministre de n'en retenir que la portion comprise entre Vendenheim et Lampertheim. La décision ministérielle intervint le 28 avril (2).

De leur côté, les officiers de la place de Strasbourg s'étaient mis au travail : ils terminèrent la levée des plans et profils se rattachant au nivellement complet de la rive droite de la Zorn. A la suite de ce travail, de nouvelles conférences se prolongèrent au cours des derniers mois de 1843 et jusqu'au printemps 1844.

Au Conseil général des Ponts et chaussées les nouvelles études de 1843 ne firent que fortifier les dispositions antérieures : la commission du Conseil chargée de rapporter l'affaire maintint avec une nouvelle force de conviction son opinion en faveur du tracé de la rive gauche de la Zorn ; la communication qu'elle reçut de l'avis du Comité des fortifications, réuni le 4 juin, ne fit que l'affermir encore (3). Le Conseil général des Ponts et chaussées sanctionna cette opinion de son approbation le 30 octobre, et la Commission mixte des Travaux publics prononça définitivement le 2 décembre en faveur du tracé des ingénieurs civils (4).

Deux ans et demi avaient été perdus à cette controverse. A ces lenteurs on pouvait désespérer de la construction, montrée pourtant si nécessaire et voulue si hâtive du chemin de fer de Strasbourg. Au reste, eussent-elles été épargnées que les dispositions subitement économes du parlement n'eussent pas permis de donner aux travaux une marche plus rapide.

En même temps qu'il avait affecté à la ligne de la frontière d'Allemagne un crédit général de 11.500.000 francs, le législateur de 1842 avait ouvert à cette ligne, sur ce crédit,

(1) 1784. — (2) 1502. — (3) 1331. — (4) 1332.

1.500.000 francs sur l'exercice 1842 et 3.500.000 francs sur l'exercice 1843; le gouvernement demanda cinq nouveaux millions pour l'exercice 1844. La commission du budget de la Chambre des députés proposa de réduire de 4 millions le chiffre ministériel. « Non seulement, écrivait le rapporteur pour justifier cette formidable amputation, M. le Ministre nous a déclaré qu'il ne se présentait aucune compagnie, mais la commission est portée à penser que, quant à présent, il s'en présentera difficilement. Il est vrai que des travaux assez considérables sont commencés et adjugés; mais serait-ce un motif pour les pousser avec une nouvelle vigueur et d'y consacrer 5.000.000? Nous ne le pensons pas. » (1).

Le raisonnement était singulier; DE L'ESPÉE, député de la Meurthe, le signala le 22 juin 1843 à la Chambre (2) : « J'avoue, dit-il, que je pouvais d'autant moins m'attendre à voir mettre en avant ce motif, que jamais il n'a pu tomber sous le sens qu'une compagnie se présentât pour exécuter un chemin de fer de Strasbourg à un village de la frontière d'Alsace »... Il insista ensuite en faisant valoir les arguments d'ordre international déjà invoqués en 1842, pour que la somme fut rétablie. Le ministre, à son tour, montra qu'avec les adjudications en cours les crédits ouverts étaient épuisés. Le rapporteur répondit par des arguments financiers (on les verra revenir chaque année) : la construction des chemins de fer reposait toute entière sur la dette flottante; la commission s'était trouvée pour les travaux de chemins de fer en face d'une demande de 38 millions, alors que, l'année précédente, cette même demande n'avait été que de 29.500.000 francs; la nouvelle allocation de 5 millions demandés pour la ligne de Strasbourg allait épuiser presque complètement le crédit de 11.550.000 francs accordé par la loi; or la commission, examinant la situation de toutes les lignes, avait pu s'assurer qu'elles avaient toutes fait l'objet de soumissions, sauf celle de Strasbourg, et le ministre lui-même avait déclaré qu'il n'y avait, quant à présent, aucun espoir d'obtenir des propositions pour la partie du chemin de fer actuellement votée. En vain le ministre montra-t-il que la concession de la ligne ne pourrait être envisagée tant que le classement n'en aurait été poussé au moins jusqu'à Nancy; en vain un autre député de l'Est, ETIENNE, prouva-t-il la stérilité de cette économie : elle fut quand même adoptée.

La politique de restrictions du parlement s'accordait

(1) 398. — (2) 399.

donc avec les lenteurs de la procédure administrative pour retarder la construction de la ligne. A Strasbourg même, les travaux de la gare terminus, pourtant si nécessaire à l'exploitation du chemin de fer de Bâle, subissaient les mêmes retards.

Depuis que DAUSSE avait tracé dans ses grandes lignes un schéma pour l'introduction du chemin de fer dans la place, les études de la ligne de Strasbourg à Bâle étaient intervenues. La question s'était compliquée de toute la multiplicité des intérêts en présence : le Génie militaire, bien que favorable au maintien des établissements du chemin de fer à l'abri des ouvrages fortifiés, avait manifesté une répugnance tout administrative à toucher à ces mêmes ouvrages. En fait, sa mauvaise volonté provenait de la crainte d'avoir à prélever les fonds nécessaires à la modification des ouvrages sur ses propres dotations. Nicolas KÆCHLIN d'autre part, au profit duquel avait été faite la concession de la ligne de Bâle, avait rétrocédé les droits qu'il tenait de cette même concession à une société anonyme, tout en conservant pour lui-même le rôle d'entrepreneur à forfait du chemin de fer ; or, le cahier des charges de l'entreprise excluait formellement toute compensation des aggravations ou diminutions des obligations de son titulaire : le plus clair de la politique de KÆCHLIN consistait forcément à éluder le plus possible les premières et à accumuler les secondes. Sa situation se compliquait d'autre part de difficultés financières : KÆCHLIN, qui avait eu la plus grande peine à placer le capital de la compagnie, restait finalement détenteur d'un important paquet d'actions. Toutes ces circonstances avaient concouru à le rendre hostile à prendre à sa charge l'entrée du chemin de fer dans Strasbourg : entrée qui n'avait pas été explicitement prévue par l'avant-projet du chemin de fer approuvé par les chambres. Des négociations ouvertes avec la Ville et le département du Bas-Rhin n'avaient pas abouti et la voie ferrée avait été arrêtée à Kœnigshoffen (1). Au cours de 1841, les négociations avaient été reprises, et, grâce à l'intervention du gouvernement, on était parvenu à un accord : la Ville avait consenti à concourir aux dépenses extraordinaires qui devaient résulter de l'adoption d'un emplacement à l'intérieur de l'enceinte (2). Successivement, le Conseil général des Ponts et chaussées le 2 juin 1841, le Comité des fortifications le 18, la Commission mixte des travaux publics le 24, enfin le ministre

(1) Cf. également sur cette question : IV, I.C., séance du 2 septembre 1840, P. V. n° 56. — (2) Séance du 4 mars 1841.

lui-même le 7 août, avaient homologué les accords conclus, et, à la fin de l'année, l'emplacement à choisir pour l'établissement de la gare put être mis aux enquêtes.

Le quartier du Marais-Vert, déjà indiqué par DAUSSE, offrait en réalité la seule combinaison pratique. On n'en discuta pas moins avec vivacité : d'aucuns proposèrent de choisir le faubourg de Pierre; le Conseil municipal de Strasbourg, après une longue étude, écarta cette solution et se prononça à une très forte majorité pour l'emplacement du Marais-Vert (1); les enquêtes conclurent dans le même sens. La question devenait, par ailleurs, d'autant plus urgente à résoudre que le chemin de fer de Paris à Strasbourg venait d'être voté et qu'il fallait lui réserver également un accès dans la place : de tout temps, et c'était la logique même, on avait affecté la même entrée aux deux lignes dans l'enceinte fortifiée; mais la gare leur serait-elle commune ou chacune aurait-elle dans le même périmètre des établissements autonomes? C'était une question qu'on n'avait pas résolue. Le Conseil général des Ponts et chaussées, en approuvant en juillet 1842 le choix de l'emplacement du Marais-Vert (2) conclut comme les enquêtes dans le sens d'une seule entrée dans la zone fortifiée; mais il reconnut la convenance de séparer complètement le service des deux chemins de fer et, par suite, la nécessité d'établir quatre voies depuis le point de bifurcation jusqu'à l'entrée. Il allait même plus loin : il prévint que, lorsqu'il s'agirait d'arrêter la distribution intérieure de la gare, on serait conduit à reconnaître la nécessité de reporter en dehors du périmètre les établissements annexes, tels que les dépôts, ateliers de réparation, remises de voitures et, peut-être, une partie des bâtiments destinés au service des marchandises. La Commission mixte des Travaux publics et le ministre de la Guerre s'étant déclarés d'accord sur ces dispositions, il fut loisible de passer à l'exécution. On était à la fin de septembre 1842 : la Compagnie de Strasbourg à Bâle fut autorisée à prolonger ses voies de la station provisoire de Koenigshoffen jusqu'au point de jonction des deux lignes sur le glacis de la place (3).

L'automne 1842 fut employé à la rédaction des projets de détail : ces projets furent demandés à l'ingénieur CHAPERON, collaborateur de BAZAINE pour la construction de la ligne de

(1) Séance du 23 janvier 1842. — (2) Cet emplacement était délimité par la rue du Marais-Vert, celle des Treilles Vertes et le prolongement de la rue de Pâques, derrière la halle aux blés. — (3) 1823.

Bâle. CHAPERON, bien qu'ingénieur des Ponts et chaussées, était en fait au service de Nicolas Kœchlin, entrepreneur à forfait de la ligne : c'est dire qu'il était porté à réduire autant que faire se pouvait les établissements à la charge de l'entreprise. Les projets qu'il présenta le 21 novembre 1842 s'en ressentirent (1).

CHAPERON analysa d'abord les décisions du Conseil général des Ponts et chaussées : en demandant quatre voies jusqu'à la station, le Conseil avait-il entendu prolonger cette séparation jusque dans la station, en affectant à chaque chemin des voies parfaitement distinctes, des hangars de stationnement, des bureaux, des salles d'attente entièrement séparées? Ou bien, avait-il supposé qu'on rendrait communs, non seulement le périmètre, mais aussi toutes les parties intérieures qui, sans inconvénient pour le service et pour la sûreté publique, pouvaient appartenir à la fois aux deux chemins? Les termes de l'avis n'étaient pas douteux; l'ingénieur, par un artifice, en tira une interprétation toute personnelle en faveur de Nicolas Kœchlin : si l'Etat, argua-t-il, exécutait pour lui-même et simultanément les deux chemins, il rechercherait le minimum de dépense, l'économie de l'exploitation, la commodité pour le public : tous facteurs qui exigeaient la communauté des établissements intérieurs.

CHAPERON avait établi cinq projets : quatre de ces projets avaient été conçus dans l'hypothèse, consacrée par le Conseil général des Ponts et chaussées, de l'établissement de quatre voies pour l'accès dans la gare : ils offraient différentes combinaisons pour distribuer, dans le périmètre approuvé, les établissements des deux chemins d'une manière plus ou moins autonome ou plus ou moins commune. Un cinquième projet (fig. 3) répondait à l'éventualité où le nombre des voies d'entrée serait réduit à deux : le bâtiment des voyageurs était placé parallèlement aux voies, face à l'usine à gaz; trois voies étaient réservées dans la gare à chacune des lignes : une pour le départ, une pour l'arrivée, la troisième pour le service; chaque ligne avait sa remise de voitures, sa remise de locomotives et ses ateliers de réparations séparés; deux magasins de marchandises et un magasin pour la douane étaient prévus sans affectation à l'un ou l'autre des chemins; une voie de service reliait enfin la gare au quai le long de la halle aux blés.

L'ingénieur optait naturellement pour cette dernière combi-

(1) 1531.



Fig. 3.

naison, à l'adoption de laquelle, sous des apparences objectives, tout son exposé avait en réalité tendu, et qui, par la suppression de deux voies au passage des fortifications, réalisait une économie de 300.000 francs. Il y voyait l'avantage d'un achèvement plus prompt des travaux; il écartait les inconvénients de la communauté des accès de la gare où d'aucuns craignaient des dangers de tamponnement.

Revenant sur sa décision antérieure, ce fut également ce dernier projet que l'administration adopta (1). Sur avis conforme du Conseil général des Ponts et chaussées le ministre prit, en date du 6 mars 1843, une décision définitive sur les bases des propositions générales de CHAPERON, sauf à statuer ultérieurement sur le détail. Il arrêta en même temps les bases de la communauté : les travaux de tous genres à effectuer entre le point de bifurcation des deux chemins et l'entrée de la station étaient laissés aux soins de la Compagnie de Bâle, l'Etat se réservant d'exécuter lui-même, s'il le jugeait utile, les travaux à l'intérieur de la ville; les dépenses relatives à ces travaux seraient supportées moitié par l'Etat, moitié par la Compagnie. Les frais d'acquisition des terrains à l'intérieur de la ville faisaient l'objet d'une répartition spéciale : l'Etat en prenait le sixième à sa charge, le Département et la Ville devant en supporter le tiers et la Compagnie la moitié, dans la limite d'un maximum de 200.000 francs, au delà duquel la Ville se substituerait à la Compagnie (c'étaient les termes des conventions de 1841). Au point de vue de l'usage commun, la Compagnie était invitée à se soumettre à tous les règlements arrêtés par l'administration supérieure pour l'usage commun d'une part de la station et des établissements qui en dépendraient, d'autre part de la partie commune aux deux chemins, soit avec l'Etat, soit avec la compagnie que l'Etat pourrait se subroger.

La Compagnie de Bâle donna son accord le 18 à ces dispositions : on put dès lors passer à l'exécution. On procéda en conséquence à l'examen des dispositions de détail, et la Compagnie fut appelée à fournir ses observations : elle délégua à cet effet l'ingénieur chargé de son exploitation, POLONCEAU. On vit aussitôt se heurter les points de vue divergents de l'entrepreneur à forfait, représenté par l'ingénieur CHAPERON, et ceux de la compagnie exploitante. Celui-ci avait réduit au minimum l'extension des établissements à réaliser; celle-là, qui avait approuvé le périmètre général, émettait

(1) 1825.

maintenant les plus graves observations sur les dispositions intérieures données à la gare (1).

Sans doute le plan général lui paraissait convenable; mais dans le détail le projet était étriqué : étroitesse de la conception qui avait présidé à la rédaction du plan du bâtiment des voyageurs, établi sur l'échelle des grandes stations du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, alors qu'il s'agissait d'un terminus devant recevoir deux services différents; exiguité de la cour d'arrivée, rendant impossible le mouvement des voitures et des piétons; emplacement défectueux du débarcadère des voitures, trop éloigné de celui des voyageurs; mauvaise disposition des hangars à marchandises, etc... En somme, c'était dans le détail tout le projet à reprendre; de son examen, POLONCEAU en venait en effet à tirer une conclusion générale qui allait bien au delà de ses observations de détail : « Il est vivement à regretter, écrivait-il, que le gouvernement, qui fait d'énormes sacrifices pour l'établissement d'une ligne de 120 lieues, n'ait pas, pour une station qui sert d'aboutissement à deux grandes lignes, pris un terrain plus vaste, plus convenable que celui qui est indiqué et qui permette d'établir une station aussi importante dans de meilleures conditions, surtout lorsqu'il ne s'agissait que d'un sacrifice bien peu important comparé à ceux à faire pour l'établissement du chemin, pour acheter les quelques mesures qui séparent la station du quai, et dont l'emplacement était nécessaire pour lui donner le développement et l'aspect convenables ».

On travailla à améliorer le projet. On procéda, en même temps, aux premières formalités administratives des expropriations. Le plan et l'état parcellaire des terrains et bâtiments à acquérir furent dressés. Le préfet en fut saisi dès le 4 avril; la commission d'enquête se montra favorable, le Conseil municipal également. Le jugement d'expropriation fut prononcé le 22 juin; on avait le reste de l'année pour faire les offres, réunir le jury, remplir les formalités hypothécaires et démolir les bâtiments. C'était juste autant de temps qu'il en fallait : les travaux ne pouvaient commencer qu'en 1844. Au mois de mars suivant, les terrains et bâtiments du Marais-Vert étaient payés jusqu'à concurrence de 560.000 fr., représentant la subvention de l'État, du Département et de la Ville; il ne restait plus à payer que les 200.000 francs à la charge de Nicolas Kœchlin, qui en attendait le versement de la Compagnie. La démolition des maisons était

(1) 1824.

effectuée à quelques exceptions près. A cette même époque, le projet de tronc commun se trouvait arrêté d'accord avec le chef de la Place de Strasbourg; les travaux en avaient même été adjugés le 9 novembre précédent; l'approbation de l'adjudication n'était, il est vrai, pas encore intervenue, faute de crédits : mais c'était le seul empêchement qu'on éprouvât pour ouvrir les chantiers (1).

Le projet des constructions communes, rédigé de concert entre l'ingénieur de l'Etat et celui de l'entrepreneur, SCHWILGUÉ et CHAPERON, se trouvait également terminé. POLONCEAU, amené à en prendre connaissance, donna acte des améliorations apportées au projet initial de la gare des voyageurs (2) : en particulier l'élargissement de la cour d'arrivée, l'établissement de deux terrasses pour les voitures, une pour l'arrivée, l'autre pour le départ, etc... Il n'en fit pas moins encore des réserves très importantes : « En général, la station projetée est très resserrée, les bâtiments y occupent presque toute la surface du terrain et se touchent presque tous, malgré que chaque service n'ait que le strict nécessaire et qu'aucun terrain ne reste libre : ce qui, cependant, est toujours une chose à rechercher lorsqu'on établit une station ». Il appelait l'attention « de l'administration » sur ce point parce qu'« il lui paraissait convenable de se ménager des possibilités d'agrandissements pour l'avenir ». Quelles que fussent ses réserves, POLONCEAU donnait en fin de compte son assentiment aux dispositions de la gare des voyageurs. Il n'en faisait pas de même des établissements prévus pour les marchandises : sur les trois hangars du projet, il en demandait au moins deux pour la Compagnie de Bâle. CHAPERON au contraire soutenait qu'un seul de ces hangars était suffisant, sous le prétexte que le mouvement des marchandises du chemin de fer de Strasbourg à Bâle était arrivé à son maximum : à la vérité, CHAPERON craignait surtout d'engager Kœchlin dans des travaux trop dispendieux. SCHWILGUÉ allait moins loin que l'un et que l'autre : sans voir aussi large que POLONCEAU, un agrandissement de la station lui paraissait, à l'inverse de CHAPERON, réellement nécessaire.

Quant aux administrateurs de la Compagnie de Strasbourg à Bâle, ils formulèrent, beaucoup plus nettement encore que POLONCEAU, la conviction que l'on n'était pas assez à l'aise dans le plan proposé : ils insistèrent auprès de l'ingénieur en chef pour avancer la station jusqu'au quai, sur l'emplace-

(1) 1533. — (2) 1827.

ment des maisons qui existaient entre la halle aux blés et la rue de l'Esprit.

SCHWILGUÉ, trop convaincu lui-même de l'exiguïté du projet de CHAPERON, n'eut pas de peine à concevoir une combinaison plus ample : elle consistait à acheter pour 600.000 francs les maisons situées entre la halle aux blés et la rue de l'Esprit et à prolonger la gare des voyageurs jusqu'au canal : de cette façon, en transportant la remise des locomotives et les ateliers du chemin de Bâle en face du gazomètre, on pouvait placer, perpendiculairement à la rue du Marais-Vert et aux voies de la gare des marchandises, quatre hangars au lieu de trois (fig. 4). Cette combinaison l'amenait par elle-

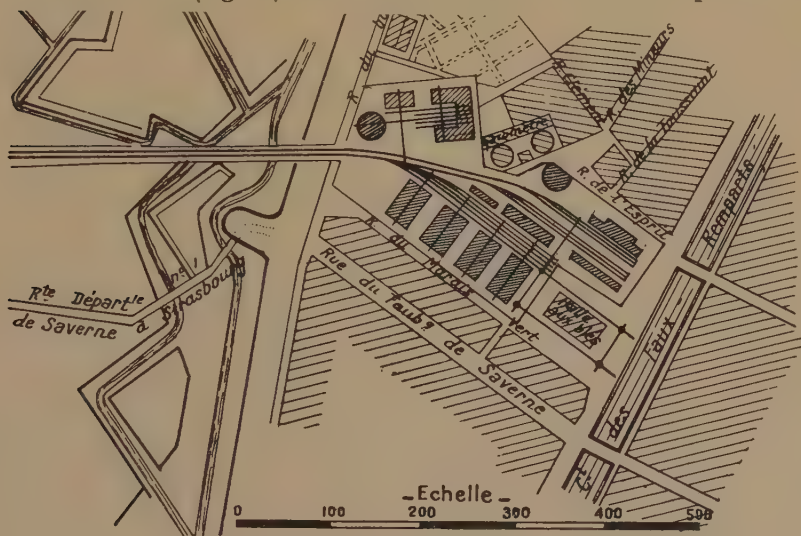


Fig. 4. — Gare de Strasbourg (projet de 1844).

même à envisager une extension plus grande encore de l'embarcadère, par la suppression de la halle aux blés et l'établissement du bâtiment des voyageurs face au canal.

Ces nouveaux projets furent envoyés le 23 mars à l'administration supérieure (1). Le sous-secrétaire d'Etat répondit le 27 juin suivant (2) : le Conseil général des Ponts et chaussées avait approuvé purement et simplement le projet arrêté en 1842, tel qu'il avait été modifié par l'ingénieur en chef conformément aux observations de POLONCEAU. SCHWILGUÉ n'avait qu'à s'incliner ; l'adjudication fut fixée au 9 août.

La Compagnie, elle, ne se tint pas pour battue. A peine

(1) 1834. — (2) 1828.

eut-elle connu que les travaux allaient être adjugés sur les bases d'un projet qu'elle estimait impraticable, qu'elle fit parvenir en haut lieu ses plus véhémentes protestations : elle dépêcha à Strasbourg un de ses administrateurs pour essayer de faire suspendre à tout prix l'effet d'une si malencontreuse décision. Le ministre lui donna gain de cause : l'adjudication fut remise et l'affaire de nouveau renvoyée devant le Conseil général des Ponts et chaussées.

De laborieuses discussions eurent lieu au sein de cette assemblée : l'ingénieur de la Compagnie, POLONCEAU, fut mandé pour y exposer ses desiderata (1). Le Conseil finit par se rendre à ses raisons : l'emplacement de la gare se trouva reporté sur les bords du canal des Faux-Remparts, conformément aux propositions de l'ingénieur en chef SCHWILGUÉ, et le projet C fut substitué au projet B, en attendant d'être lui-même remplacé par une nouvelle combinaison. L'administration était cependant fermement arrêtée sur sa décision : la Compagnie de Strasbourg à Bâle n'ayant pas voulu, en effet, supporter la moitié de l'excédent de dépense, le ministre n'en maintint pas moins le projet tel que l'avait adopté le Conseil général, en décidant qu'il ne serait accordé à la Compagnie de Bâle qu'une part proportionnelle à sa participation dans les frais. On était en décembre 1844 : depuis deux ans et demi on n'avait pour ainsi dire rien fait.

Au bout de ces trois années, les dépenses qu'on avait consacrées au chemin de fer se montaient d'après les comptes définitifs du ministère des Travaux publics (2) à 3.355.959 fr. 35 :

soit en 1842	357.110 fr. »
en 1843	1.825.443 fr. 53
en 1844	1.173.405 fr. 82

Mais ces chiffres ne concordent pas avec ceux exposés dans la même publication pour chaque département :

en 1842 : 315.000 fr. »	dans la Meurthe
57.000 fr. »	dans le Bas-Rhin
en 1843 : 730.067 fr. 55	dans la Meurthe
981.511 fr. 58	dans le Bas-Rhin
en 1844 : 804.214 fr. 75	dans la Meurthe
305.867 fr. 26	dans le Bas-Rhin.
au total :	3.193.661 fr. 14.

(1) 285. — (2) 39.

La seule explication possible de cette différence est qu'elle corresponde à des sommes payées directement par l'administration centrale à Paris. Ces dépenses pourraient être, par exemple, celles de marchés de rails, coussinets et chevilles pour l'établissement des voies de service destinées à la construction du " railway ".

On a trouvé aux Archives nationales (1) le détail de la répartition de ces dépenses par nature pour la cinquième section (pour la quatrième les rubriques ci-après sont groupées pour les années 1842, 1843, 1844, 1845 et 1846) :

		Terrains	Terrassements	Ouvrages d'art	Frais généraux
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
En 1842 :	57.000 » : ...	6.168 85	»	34.727 11	16.104 04
En 1843 :	981 414 98 : ...	882.159 56	64.300 »	14.000 »	20.955 42
En 1844 :	305.561 46 : ...	168.474 99	98 700 »	16 421 65	21 964 82
Au total :	1.343.976 44 : ...	1.056.803 40	163.000 »	65.148 76	59.024 28

On aura noté les différences entre les chiffres des pièces d'archives et ceux du compte officiel : ces différences, dont on trouvera d'autres exemples au cours de cette étude, ne permettront pas d'établir un compte rigoureusement exact des travaux ; elles ne porteront d'ailleurs pas au total sur des sommes importantes.

(1) 1552.

TITRE II

LES ÉTUDES (1842-1843)

Sans se préoccuper des besoins économiques des localités, les ingénieurs d'avant 1840 : NAVIER, DAUSSE, COURTOIS, avaient recherché avant tout, dans leurs études, la rectitude des tracés, dans laquelle ils voyaient des gages à la fois de rapidité et d'économie de transport. Tout différents furent les principes dont s'inspirèrent les rédacteurs des études de 1842-1843, dont on développera les résultats dans les pages suivantes : empruntant les méandres des rivières, s'infléchissant en des crochets souvent notables pour desservir certaines agglomérations, leurs tracés seront, par leurs sinuosités multiples, l'antithèse des grands alignements de l'école précédente. Cette opposition résulte de ce qu'à l'inverse de leurs devanciers, ces ingénieurs furent inspirés par des intérêts locaux : un MARINET par ceux de Châlons-sur-Marne, un PAYEN par ceux de Reims. Leurs travaux n'en trouveront pas une moindre audience auprès de l'administration supérieure : ce crédit ne pouvait résulter que d'une modification profonde des théories pourtant si radicales soutenues antérieurement.

A l'école des tracés directs, en effet, s'était substituée progressivement l'école des parcours partiels, non moins absolue d'ailleurs dans son exposé, non moins systématique que la précédente dans ses déductions, mais, à la vérité, plus voisine des faits. De cette école, un inspecteur divisionnaire, MINARD, était le chef : c'était lui le promoteur du renversement doctrinal de toute la haute administration.

En réalité, la théorie des tracés directs ne pouvait pas soutenir longtemps une confrontation serrée avec les faits. On a vu à quelles erreurs singulières de raisonnement elle avait abouti dans les études de DAUSSE en 1837 : elle avait

fait du chemin de fer en quelque sorte le cheval du désert. MINARD, par une analyse attentive des faits économiques, en avait peu à peu dégagé les erreurs.

Il livra le résultat de ses études et ses conclusions au grand public dans une première plaquette intitulée : *Mémoire sur l'importance du parcours partiel sur les chemins de fer*, parue en février 1842 (1).

L'axiome préalable qu'en bon mathématicien, MINARD posait au début de son raisonnement, était déjà une déclaration de guerre au postulat sur lequel s'étaient fondés les DAUSSE :

« C'est un des principes du tracé d'un chemin de fer exécuté par l'Etat, énonçait-il en effet, que, quand la direction générale d'une ligne est adoptée, elle doit être déviée et altérée même, de manière à ce que son tracé de détail passe autant que possible par les lieux les plus peuplés peu éloignés. »

Pour démontrer ce théorème, il donnait le rapport de la circulation partielle à la circulation totale sur un grand nombre de chemins de fer français et étrangers :

Paris-Versailles : Rive droite.	0,22
Rive gauche.	0,21
Paris-Saint-Germain.	0,16
Paris-Corbeil.	0,40
Lyon-Saint-Etienne.	0,60
Givors-Saint-Chamond.	0,85
Bruxelles-Liège.	0,66
Bruxelles-Anvers.	0,56
Bruxelles-Gand.	0,62
Bruxelles-Malines.	0,23
Gand-Malines.	0,65
Gand-Louvain.	0,80
Gand-Liège.	0,90
Gand-Anvers.	0,75
Anvers-Liège.	0,75
Anvers-Malines.	0,34
Louvain-Liège.	0,74
Louvain-Waremme.	0,91
Bruxelles-Tubise.	0,66
Tous les chemins belges.	0,60
Grand Jonction Railway.	0,46
Londres-Southampton.	0,45

Ainsi, à part les lignes de banlieue ou les lignes de plaisance, exceptions qui confirmaient la règle, MINARD trouvait

(1) 171.

que les faits donnaient raison à sa théorie : c'était qu'en réalité, et contrairement à la forme sous laquelle il l'avait exposée, sa théorie était fondée sur les faits.

On pense qu'il ne fut pas sans contradicteurs ; mais la polémique qui opposa les défenseurs des tracés directs et ceux des tracés détournés intéresse surtout l'histoire générale des chemins de fer. Le présent exposé n'a pas à en développer les phases ; il suffira d'avoir signalé la genèse de la doctrine des parcours partiels pour avoir suffisamment précisé sous quelle influence vont évoluer dorénavant les études de la ligne dont on s'occupe.

Ces études peuvent se répartir en trois groupes différents : le premier intéresse avant tout la partie du chemin de fer à construire comprise entre Paris et Vitry-le-François ; le second comprend les tracés jetés entre la Champagne et la Lorraine ; le troisième, les itinéraires à adopter entre Nancy et Hommarting et entre Frouard et Sarrebrück : on les analysera successivement.

CHAPITRE PREMIER

L'ÉTUDE DES TRACÉS ENTRE PARIS ET VITRY-LE-FRANÇOIS

Au cours des polémiques de 1841-1842, quatre itinéraires différents avaient été proposés pour conduire le chemin de fer de Paris à Vitry-le-François : un itinéraire par Reims avec point de départ sur la ligne du Nord à Creil ou à Compiègne,



Fig. 5. — Les tracés compris entre Paris et Vitry-le-François.

suivant que cette ligne passerait par Amiens ou par Saint-Quentin; un itinéraire le long de la vallée de la Marne par Epernay; un itinéraire sur les plateaux de la Brie par Sézanne; enfin, un itinéraire le long de la vallée de la Seine ou de celle de l'Aube. Ces itinéraires avaient été inégalement étudiés et la possibilité technique de certains d'entre eux, par exemple de celui de Reims, avait même été fortement mise en doute. Chacun d'eux fit l'objet, au cours des années 1842 et 1843,

d'analyses suffisamment minutieuses pour qu'au début de l'année 1844 l'administration se trouvât en possession d'une information complète sur la question (fig. 5).

Triomphant des doutes soulevés au premier moment, le projet HENRIOT-DELAMOTTE avait pris corps peu à peu, et l'ingénieur en chef PAYEN lui-même avait acquis la conviction que sa réalisation était possible : cet ingénieur obtint, le 15 août 1842, une décision qui l'autorisa à poursuivre officiellement l'étude des du projet HENRIOT. Dès le début de septembre, il pouvait en donner au préfet les caractéristiques générales : branché à Creil sur la ligne du Nord, le « railway » gagnerait Châlons-sur-Marne par la vallée de la Vesle en desservant directement Reims ; mais, au delà de cette ville, il se prêterait en même temps à des relations directes avec Metz.

PAYEN déposa son mémoire le 31 mai 1843 (1). Prolongeant la ligne du Nord, cet ingénieur maintenait son tracé sur la rive droite de l'Oise jusqu'à Compiègne ; il gagnait Compiègne par de grands alignements de 3.000 à 5.000 mètres, séparés par de légères inflexions, et franchissait l'Oise en amont de cette ville, à la suite d'une courbe de 1.000 mètres de rayon. Le développement du tracé s'établissait d'une façon très facile : le rayon des courbes était toujours supérieur à 1.000 mètres ; la déclivité était presque nulle (fig. 6) ; il n'y avait de remblai qu'en deux points sur 3 mètres de hauteur, un seul tout petit déblai d'une profondeur maximum de moins de 4 mètres. Trois stations : une près de Bois d'Ajeux, la seconde à la jonction d'Armancourt et de Faux, la dernière dans le faubourg de Compiègne, contigüe à la route 35. Ouvrages d'art également peu importants : un pont de 5 mètres sur le ruisseau de Leplessis-Longeau, un pont de 3 mètres sur celui d'Houdencourt, deux ponceaux de 2 mètres et quelques aqueducs de 1 mètre.

Le passage de l'Oise était prévu par un pont de 3 arches d'une ouverture totale de 70 mètres : le pont devant être assez élevé au-dessus de l'étiage, on y arrivait par des rampes inclinées à 5/1.000 sur une longueur totale de 2.100 mètres sans grands terrassements.

De Compiègne à Soissons le tracé était dessiné sur la rive gauche de l'Aisne, parallèlement à la route royale de Rouen à Reims, au moyen de grands alignements de 2.600 mètres à 5.000 mètres. Peu d'ouvrages également sur ce parcours :

(1) On suivra 1219.

deux ponts de 5 mètres, deux de 3 mètres, un ponceau de 2 mètres et quelques aqueducs de 1 mètre. Sauf au passage de Soissons, la rampe offerte par la ligne ne dépassait pas 0 m. 0005 par mètre. Quatre stations : une à Lamotte, une pour le gros bourg d'Attichy, une pour Vic-sur-Aisne, une près de la Maladrerie et du village d'Ambleny.

La traversée de Soissons était heureusement opérée sans destruction de maison : le projet traversait le faubourg Saint-Christophe, croisait la route royale de Rouen à Reims, puis celle de Paris à Maubeuge; il franchissait ensuite le fossé de la place, pénétrait dans la ville, passait à niveau la rue Saint-Jean, près du dépôt d'artillerie; il retraversait le fossé de la place, puis le vallon du ruisseau de la Crise, croisait la route

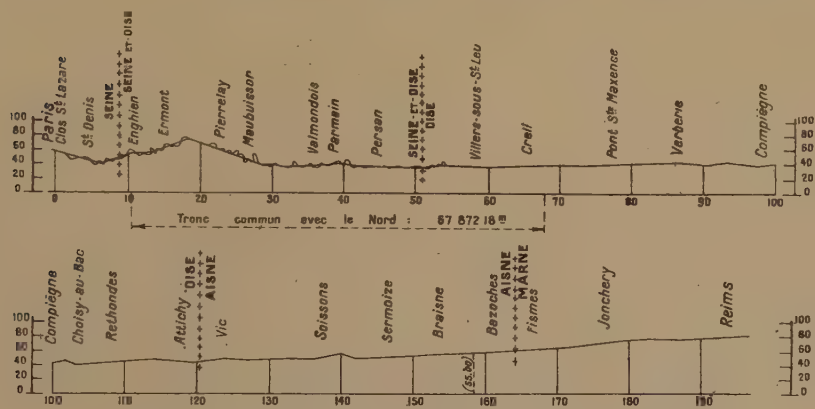


Fig. 6. — Profil en longueur du projet Payen-Thirion entre Creil et Reims.

royale de Château-Thierry à Béthune; il se repliait alors sur la gauche pour suivre une dépression de terrain, au pied du monticule portant le village de Villeneuve-Saint-Germain, pour rentrer enfin dans le fond de la vallée et se diriger sur Venizel. Toutes les voies étaient croisées à niveau, ce qui était le défaut général du tracé, les intérêts de la défense interdisant tout remblai ou déblai. Pour s'élever au niveau de la ville, le profil présentait une rampe à 5/1.000 sur 1.052 mètres, un palier de 1.105 mètres et une pente à 5/1.000 sur 1.220 mètres, suivie d'un palier de 200 mètres et d'une seconde pente à 5/1000 sur 1.915 mètres pour descendre dans le bas de la vallée de l'Aisne. Le col de Villeneuve-Saint-Germain était franchi par une tranchée qui ne présentait plus de 6 mètres de profondeur que sur 426 mètres.

A Venizel, le tracé se resserrait entre la rivière et l'extré-

mité du village dont il coupait un bâtiment. Un peu au delà, il entamait le coteau et se prolongeait entre le pied de celui-ci et la rivière sans difficulté; mais, arrivé près de Sermoise, au lieu de continuer à suivre le fond de la vallée de l'Aisne, il se rapprochait par une courbe de la route royale de Rouen à Reims et pénétrait, par une rampe, inclinée à un peu plus de 0,0035 sur 1.654 mètres, et une petite tranchée de moins de 6 m. 25 de hauteur maximum, dans la vallée de la Vesle. De Soissons à la Vesle, les ouvrages prévus comprenaient un pont de 6 mètres sur la Crise, un pont de 4 mètres sur le Rûpreu, 2 ponceaux de 2 mètres et quelques aqueducs de 1 mètre.

Dans la vallée de la Vesle, le tracé ne présentait pas plus de difficulté. Quoique cette vallée fût plus étroite et plus sinueuse que celle de l'Oise, le chemin de fer n'y offrait ni courbe de moins de 1.000 mètres, ni contrepente, ni déclivité supérieure à 2/1.000, ni remblais plus hauts que 6 mètres; quant aux tranchées, elles s'enfouaient à plus de 10 mètres sur moins de 400 mètres. Longeant d'abord la rive gauche de la rivière, le projet passait sur la rive droite en aval de Braisne, pour revenir sur la rive gauche en aval de Fismes et courir entre cette ville et Fismettes; il se développait ainsi jusqu'à Reims, entre la rivière et la route royale, en passant par Magneux, Jonchery, Muizon, Champigny et Tinquieux. Les stations étaient marquées à Sermoise, Braisne, Fismes, Jonchery et Muizon. Les ponts sur la Vesle avaient respectivement : celui de Braisne 12 mètres, celui de Fismes 8 mètres de débouché.

La gare de Reims était placée sur un alignement de 2.036 mètres, perpendiculairement à la rue du faubourg d'Epernay, qui la partageait en deux parties égales pour lui servir de voie d'arrivée. Pour y parvenir, on passait au-dessous de la route royale de Rouen à Reims, et l'on déviait la route 51 d'Orléans à Givet, afin de la rendre perpendiculaire à la précédente.

La vallée supérieure de la Vesle se prêtait mieux encore au développement du tracé : de longs alignements à fleur de sol; des déclivités jamais supérieures à 2/1.000, excepté à la sortie de Reims où, pour gagner le plateau de Cormontreuil, on s'élevait par une rampe d'environ 3/1.000 sur 1.642 mètres, et au delà de Bouy, où cette inclinaison excédait un peu 3/1.000 sur 1.225 mètres; aucune contre-pente. Les remblais n'atteignaient jamais 6 mètres et les déblais n'atteignaient cette hauteur que sur 157 mètres.

A 2 km. de Bouy, le tracé se brisait pour se porter sur la

gauche et s'engager dans la vallée de la Noblette, affluent de la Vesle : il avait traversé le canal de l'Aisne à la Marne. Des stations étaient prévues pour Sillery, Beaumont, entre Sept-Saulx et les Petites-Loges, et à Bouy. Le canal était franchi par un pont biais de 10 mètres. Le passage de la Vesle était suivi de deux rampes à 4 mm. séparées par un palier. De Cuperly le tracé gagnait Châlons-sur-Marne.

On le voit : ce projet présentait un tracé extraordinairement simple, formé pour la plus grande partie de longs alignements droits séparés par des courbes à grands rayons suivant la pente naturelle du sol — environ 2/1.000 sauf en de très rares passages — avec un minimum d'ouvrages d'art et des terrassements insignifiants. La rançon de cette facilité était le nombre excessif des passages à niveau.

Plus compliqué, plus délicat, obligé d'épouser avec plus de rigueur les accidents d'un terrain infiniment plus mouvementé, était le tracé étudié par l'ingénieur en chef MARINET le long de la vallée de la Marne (1). MARINET avait divisé son projet en quatre sections, commençant à Vitry-le-François pour aboutir à Paris. Pour la commodité de cet exposé on rétablira l'ordre jusqu'à présent suivi de l'Ouest à l'Est : dans cet ordre, la 1^{re} section — la quatrième de MARINET — aura son point de départ à Paris et son point d'arrivée au village d'Ussy, en aval de La Ferté-sous-Jouarre, sur une longueur de 61.680 mètres ; la 2^e ira d'Ussy à la limite commune des départements de l'Aisne et de la Marne à Sauvigny ; la 3^e de la limite des départements de l'Aisne et de la Marne à Sauvigny à la ferme de Mont-Jalon, sur une longueur de 71.615 mètres ; enfin la 4^e, de la ferme de Mont-Jalon à l'amont de Vitry-le-François sur une longueur de 24.681 mètres.

Dans la 1^{re} section, MARINET proposait un tracé entièrement différent du tracé suivi par DAUSSE (fig. 8) : cet ingénieur était sorti de Paris par la rive gauche de la Seine et la barrière de la Gare ; il avait traversé la Seine, puis la Marne, coupé l'isthme de Saint-Maur sur environ 900 mètres : il était resté ainsi établi sur la rive droite de la rivière jusqu'en face de Chalifert, où il l'avait franchie pour s'engager sous l'isthme de ce village par une percée de 550 mètres. DAUSSE n'avait plus abandonné dès lors la rive gauche de la Marne et traversait sous d'importants ouvrages les différents promontoires de la vallée : percée de 600 mètres sous celui de Condé, percée

(1) 1215.

de 900 mètres sous celui de Meaux, percée enfin de 3.000 mètres sous celui de Trilport jusqu'à Saint-Jean-les-deux-Jumeaux où il retraversait la Marne.

MARINET, faisant état des études entreprises le long du canal de l'Ourcq, sortit de Paris par le Nord. Deux solutions se présentaient à lui : ou bien s'embrancher sur la ligne de la Belgique dès la sortie de Paris pour éviter la création d'un terminus particulier ; ou bien, dans l'hypothèse d'une gare séparée, sortir par la barrière des Vertus. Il montra qu'on pouvait dans ce cas s'avancer dans l'intérieur de la ville jusqu'au marché Saint-Laurent sans rencontrer de propriétés bâties et prendre comme emplacement du terminus du chemin de fer de Strasbourg l'emplacement même du marché Saint-Laurent. Ce point de départ étant choisi, le tracé traversait les fortifications de Paris à l'Ouest de la barrière des Vertus ; il se recourbait ensuite immédiatement vers le Nord-Est, courait en ligne droite parallèlement au canal de l'Ourcq, d'abord au Nord de ce canal jusqu'à la corne de la forêt de Bondy, où il le traversait ; puis au Sud jusqu'à Souilly, village qu'il contournait pour s'infléchir au Midi en passant la route royale de Paris à Metz entre Claye et le canal ; il continuait par le Nord de Voisins, puis entre Fresnes et Annet, pour franchir la Marne en aval de Précy ; il coupait alors en une courte tranchée de moins de 20 mètres de profondeur l'isthme de Lesches, traversait la Marne en amont de Montigny-le-Château, passait au Nord d'Isles-les-Villenoy et, par une courbe à angle droit, venait longer la rive de la Marne en se juxtaposant à la berge du canal en aval de Villenoy. Ce village dépassé, il franchissait la Marne et le canal de Chalifert en aval de Meaux, écornait le cap saillant situé au Sud de cette ville par une courte coupure d'un peu moins de 19 mètres de profondeur, et il épousait la rive gauche de la rivière ; après avoir enjambé la route royale n° 3 à l'Est de Trilport, il se raccordait enfin au tracé actuel du chemin de fer et l'observait ensuite dans la traversée du souterrain d'Armentières, fixée à 671 m. 50 de longueur, dans celle de la Marne et jusqu'à Ussy : tracé relativement compliqué.

Les ouvrages d'art de cette section étaient nombreux : quatre grands ponts sur la Marne, trois ponts sur les canaux de Saint-Denis, de l'Ourcq et de Meaux à Chalifert, un souterrain de près de 700 m. ; à quoi s'ajoutaient 19 ponceaux ou aqueducs, 28 viaducs sur routes ou chemins, 30 passages à niveau avec maisons de garde. Sept stations étaient prévues, y compris celle de Paris.

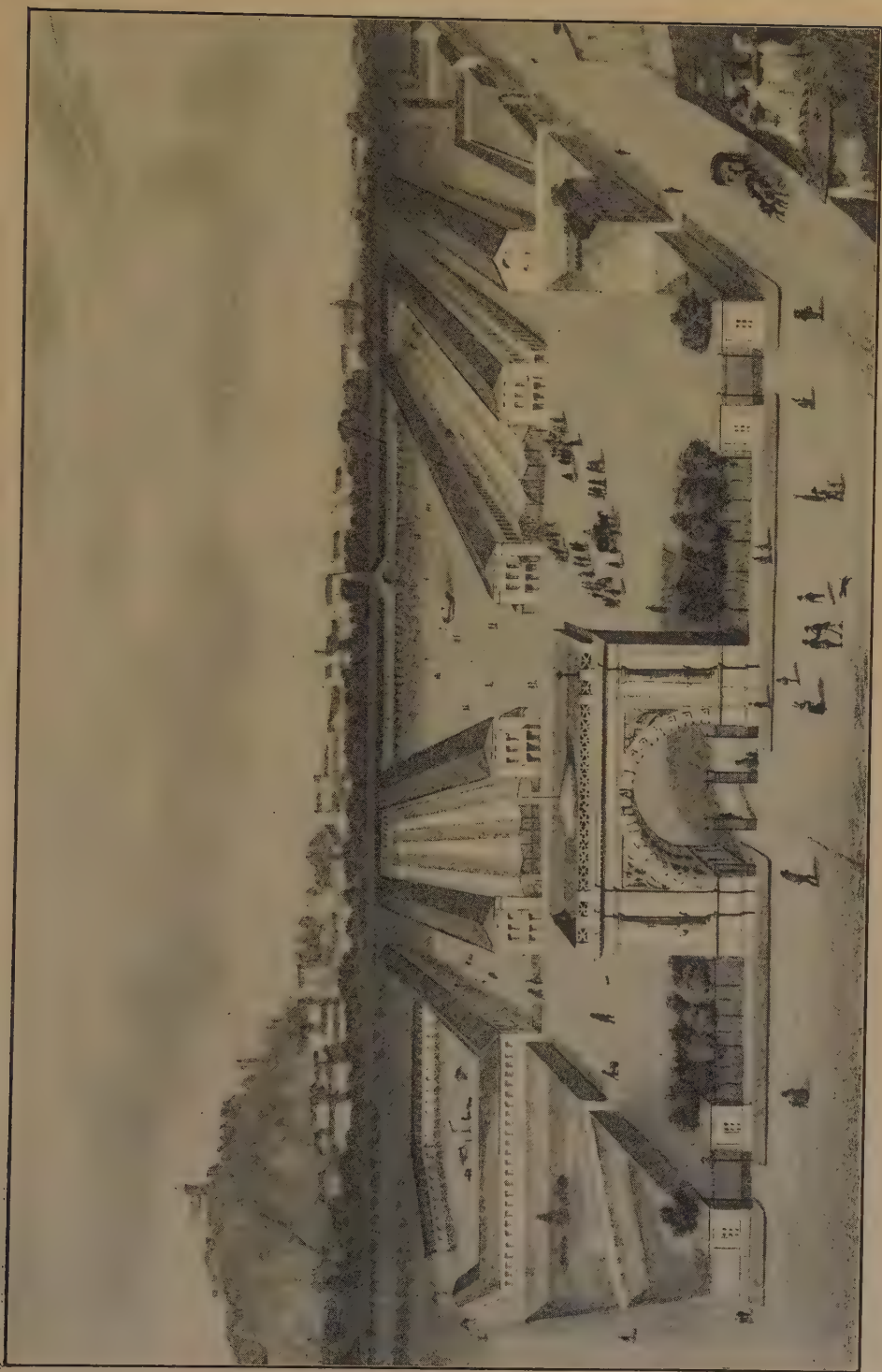
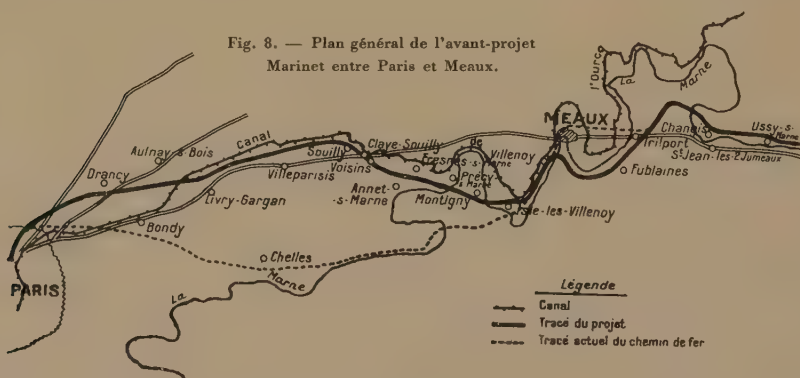


Fig. 7. — La gare de l'enclos St-Lazare, d'après le projet de la Cie John Cockerill.

La cote au point d'arrivée était de 65 mètres; celle du point de départ étant de 46 mètres, on avait eu 19 mètres à regagner; mais l'ingénieur n'avait pu éviter la contre-pente nécessaire pour le passage de Claye, où il fallait monter de 9 mètres et redescendre d'autant, d'où la nécessité d'une rampe et d'une pente à 0,0025 sur 3.600 mètres chacune : la somme des rampes et des pentes était donc de 37 mètres (fig. 9). Il y avait, d'autre part, une assez forte proportion de courbes : 12.815 m. 91 pour 48.865 m. 07 d'alignements droits; mais toutes ces courbes, sauf une, celle qui s'inscrivait entre la Marne et Villenoy, de 917 m. 48, étaient de rayons supérieurs à 1.000 mètres.

Suivant le système arrêté par la loi de 1842, le prix des terrains n'était compté dans le devis que pour 1/3 de leur valeur. MARINET évaluait le coût de cette section à 9.210.673 fr. 39.



Meaux était desservie par un embranchement de 1.981 m. 31 qui était rattaché à la ligne principale à Villenoy et aboutissait place Lafayette. Cet embranchement, la station de Meaux comprise, était évalué à 306.155 fr. 77, ce qui portait le prix de la section à 9.516.829 fr. 16.

L'avant-projet de MARINET réalisait un très notable progrès sur les études de DAUSSE : sans doute MARINET avait autant de traversées de rivières que son prédécesseur; mais les percées souterraines qu'il avait admises étaient en nombre et en longueur considérablement réduites. Il considérait d'ailleurs d'autres améliorations comme encore possibles : « On pourra, écrivait-il, en ne satisfaisant pas à la condition d'approcher aussi près que possible de la perfection mécanique, diminuer d'au moins un tiers le cube des terrassements : c'est ce qui devra être examiné quand viendra le jour de l'exécution ».

La 2^e section comprenait le tracé du chemin de fer entre Ussy, au point où l'on vient de le quitter, et la limite des départements de l'Aisne et de la Marne à Sauvigny, sur une longueur de 48.722 mètres.

Sur ce parcours, l'avant-projet de MARINET ne se distinguait du tracé actuel que sur un point : au débouché du souterrain de Chézy-l'Abbaye, où, au lieu de s'infléchir sur la gauche pour gagner Château-Thierry en épousant une direction voisine de celle de la rivière, il offrait un alignement droit se rapprochant du pied du coteau et coupant en tranchée le petit mamelon qui s'avance entre Etampes et Nogentel. La station de Château-Thierry se trouvait ainsi à 1.500 mètres du centre de la ville.

Cette section comprenait deux percées souterraines : l'une à Nanteuil, de 937 mètres ; l'autre à Chézy-l'Abbaye, de 440 mètres. MARINET en démontrait la nécessité : « avec un peu d'attention, écrivait-il à propos de celle de Nanteuil, on reconnaîtra de suite qu'il n'y avait pas possibilité de rapprocher de Nanteuil le point de passage de la Marne sans augmenter la longueur de la percée. D'un autre côté, en s'éloignant de Saacy on se trouvait dans l'impossibilité d'entrer en ligne droite dans le souterrain, en conservant toujours 1.000 mètres pour minimum des courbes. Au reste, aucun avantage de placer le souterrain plus près de Méry : sa longueur ne diminuait pas sensiblement et le tracé se contournait très fâcheusement... » En adoptant ce tracé, il avait eu en vue d'éviter les courbes et de diminuer le parcours : ce parti lui avait paru le plus rationnel ; cependant, tout en conservant le rayon minimum de 1.000 mètres, il aurait pu contourner le mamelon qui existe entre Citry et Saacy ; il aurait passé la Marne en face de Méry, après avoir franchi le contrefort qui porte ce village au moyen d'une tranchée de 20 à 22 mètres, repassé la Marne un peu en aval de Luzancy et repris le tracé proposé avant d'arriver à Messy. Il avait jugé cette variante moins heureuse que le passage direct. L'ingénieur signalait également comme impraticable la combinaison qui aurait consisté à contourner la rive gauche, en passant au-dessus de Saacy et de Luzancy au prix d'un allongement de parcours de 4.000 mètres et d'un raccourcissement du rayon des courbes au-dessous de 1.000 mètres. Il montrait enfin qu'on ne pouvait pas se maintenir non plus sur cette rive gauche à partir de Messy, pour faire l'économie des deux ponts sur la Marne : l'un du Saussoy, l'autre de Changis,

car le passage du village de Reuil eût été impossible, aussi bien que celui de La Ferté-sous-Jouarre.

Quant au souterrain de Chézy, on eût pu l'épargner, indiquait-il, en contournant le promontoire qui coupe à cet endroit la vallée, mais en allongeant par là le trajet de 1.500 mètres, ce qui était trop chèrement acheter à ses yeux l'économie de la percée.

MARINET avait amélioré très sensiblement le projet DAUSSE sur deux points : au passage devant Chierry, il contournait un coteau que son prédécesseur avait coupé, soit par une grande tranchée, soit même par un souterrain; mais surtout, au passage de la Ferté-sous-Jouarre, DAUSSE

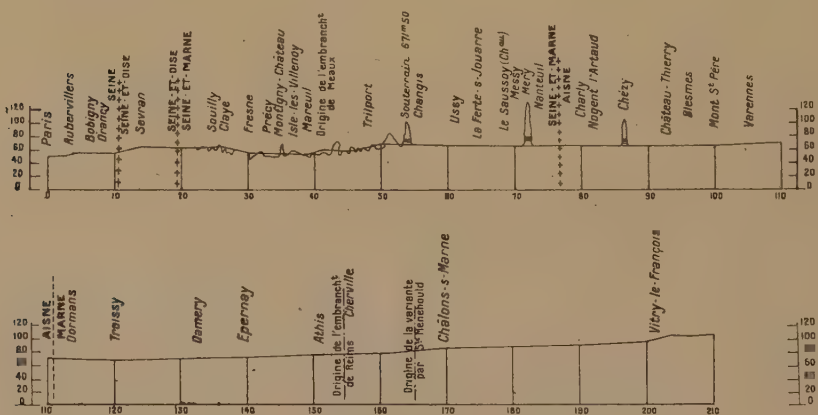


Fig. 9. — Profil en long de l'avant-projet Marinet.

avait traversé par un souterrain de 1.000 mètres le coteau qui domine cette petite ville; en contournant ce coteau, MARINET ajoutait à l'avantage de l'économie celui de desservir cette importante localité.

Le profil se présentait de la façon suivante : le point de départ à Ussy était à 65 mètres de hauteur, la cote de Sauvigny, à 67 mètres; d'où une différence de 2 mètres, auxquels il fallait ajouter une contrepente de 1 mètre entre Ussy et La Ferté, en tout 4 mètres de dénivellation : le profil était en conséquence, à part cette contre-pente, sensiblement horizontal; il était par contre très sinueux : la longueur des parties en courbes étant de 28.616 mètres contre 20.106 mètres d'alignements droits. La dépense, de même, était considérable, à raison de l'importance des ouvrages prévus : trois grands ponts sur la Marne et deux souterrains de 1.377 mètres ensemble. Les souterrains étaient évalués de 1.000 à 1.100 fr.

le mètre courant (ils revinrent l'un à plus de 1.600 francs, l'autre à plus de 2.000 francs). Sur une évaluation de 5.680.300 fr. 84, les ouvrages entraient pour 3.220.449 francs. A ces ouvrages s'ajoutaient 38 viaducs, 26 ponceaux et un aqueduc, 10 passages à niveau avec maison de garde et 6 stations. Les terrains étaient évalués à 50 francs l'are.

Comme le long de la section précédente, dans la 3^e section, qui s'étendait de la limite commune des départements de l'Aisne et de la Marne à la ferme de Mont-Jalon, en amont de Châlons-sur-Marne, l'avant-projet de MARINET suivait le tracé actuel du chemin de fer. Ce tracé se présentait dans de bonnes conditions : la plupart des agglomérations étaient traversées sans dommage notable pour les habitations; les communications étaient facilement rétablies au-dessus du chemin de fer (seul le pont suspendu de Dormans, trop haut pour permettre au chemin de fer de franchir la route au-dessus et trop bas pour qu'il pût la franchir en dessous, devait être démoli et reconstruit); la Marne devait sans doute être rectifiée en trois endroits différents : en face de Try, au hameau de la Cave et au confluent de la Coole, mais ces dérivations ou rectifications étaient de peu d'importance; le chemin de halage était supprimé en amont de Châlons, mais sans inconvénient pour la navigation, désormais dotée du canal latéral; les terrassements étaient peu importants : le chemin de fer était généralement projeté en levée de 60 à 90 cm. de hauteur au-dessus du terrain naturel jusqu'à Dormans; le grand alignement de 10.000 mètres de Port-à-Binson à la naissance de la courbe de Mardeuil était porté sur un remblai de 2 mètres de hauteur moyenne, l'écoulement des eaux d'infiltration étant assuré, du côté opposé à la Marne, par un fossé communiquant avec la vallée par un ponceau de 4 mètres d'ouverture; même hauteur de la levée insubmersible dans la plaine, en amont d'Epernay, à partir d'Athis. D'Athis à Châlons, le chemin de fer traversait Jalons en tranchée, puis la Soudé sur un pont de 11 mètres d'ouverture entre des levées de 2 m. 26; à Saint-Gibrien, le tracé coupait le coteau de la rive gauche par une tranchée de moins de 9 mètres de plus grande profondeur.

La commodité de ce tracé rendait inexplicable la position antérieurement choisie par DAUSSE, qui, on s'en souvient, avait pris la rive droite de la Marne, de la ferme de Mont-Jalon à l'amont de Châlons, pour s'enfoncer en souterrain derrière

le faubourg de Saint-Pudentienne, en détruisant les caves des principaux négociants en vin de Champagne de la ville.

MARINET s'établissait au contraire aisément dans le faubourg même de Sainte-Pudentienne, traversant d'équerre et en tranchée la route nationale N° 3 de Paris à Metz, tout près du grand pont sur la Marne. La station était proposée à très peu de distance en aval, dans un emplacement où les constructions nouvelles étaient susceptibles de se développer facilement.

La section ne comportait que deux ouvrages d'art seulement : le pont suspendu de Dormans et le pont de 11 mètres sur la Soudé. On ajoutera pour être complet les petits ouvrages habituels : 56 ponceaux de 1 à 4 mètres d'ouverture et 40 viaducs pour chemins vicinaux, routes départementales et routes royales. Il y avait 15 passages à niveau avec maisons de garde et 9 stations, Châlons et Epernay comprises. Entre la cote au départ (67 mètres) et la cote à l'arrivée à Mont-Jalon (89 mètres) pas de contre-pente : la plus forte rampe était prévue à 0 m. 0012 par mètre sur 2600 mètres; 49.090 mètres étaient en alignements droits, 22.525 m. 02 en courbes. La dépense était évaluée à 3.347.413 fr. 43.

De la ferme de Mont-Jalon à l'amont de Vitry-le-François où s'arrêtait son avant-projet, MARINET proposait encore le tracé actuel de la voie ferrée : parcours de 24.681 m. 50 sans aucune difficulté. Les ouvrages d'art comprenaient trois grands ponts à Vitry-le-François, dont un sur la Marne et deux ponts de décharge, un pont sur la Guenelle de 12 mètres d'ouverture, onze ponceaux ou aqueducs, quatorze viaducs, cinq passages à niveau avec maisons de garde et trois stations dont la seule importante était celle de Vitry-le-François. La cote de départ était de 89 mètres, la cote d'arrivée de 102 m. 52 : c'était 13 m. 52 à racheter; la plus forte rampe était de 0 m. 002143 par mètre sur 1.861 mètres. Les alignements droits comptaient pour 20.473 m. 84. La dépense totale était évaluée à 1.592.079 fr. 39.

L'avant-projet issu des études de MARINET a ceci de très remarquable d'avoir proposé d'emblée, sur la majeure partie du parcours, le tracé qui est celui-là même que suit le chemin de fer : c'est la raison pour laquelle on a donné quelque développement à son analyse; ce développement facilitera l'intelligence des discussions ultérieures et de la procession des travaux.

Si l'on récapitule les évaluations fragmentaires de MARINET, on aboutit au total suivant :

1 ^{re} section	9.516.829 fr. 16
2 ^e —	5.680.300 fr. 54
3 ^e —	3.347.413 fr. 43
4 ^e —	1.592.079 fr. 39
	20.136.622 fr. 52

Les terrains n'étant comptés dans cette évaluation que pour 1/3, il faut ajouter à ce total :

Pour la 1 ^{re} section.....	929.000 francs
Pour la 2 ^e —	480.000 francs
Pour la 3 ^e —	592.000 francs
Pour la 4 ^e —	160.000 francs
	2.161.000 francs

La dépense totale s'élevait donc à 22.300.000 francs, ce qui mettait les 206 km. 700 prévus entre Paris et la fin du tracé à 107.000 francs le kilomètre en moyenne : le prix du kilomètre réel diminuait naturellement au fur et à mesure qu'on s'éloignait de Paris; il était de 163.000 francs dans la première section, de 126.000 francs dans la seconde, de 80.000 francs dans la troisième et de 71.000 francs enfin dans la quatrième.

Les travaux de PAYEN et de MARINET répondaient aux besoins dégagés par MINARD et à la théorie des parcours partiels : à ces travaux les partisans des tracés directs opposèrent les combinaisons primitivement présentées. L'ingénieur en chef DAUSSE avait perfectionné ses études à travers les plateaux de la Brie (1); à ces projets se rattachait toujours la possibilité de donner aux deux lignes de Lyon et de Strasbourg un tronc commun.

Le tracé le long des plateaux eux-mêmes ayant été suffisamment étudié en 1834, DAUSSE avait dirigé ses efforts le long de la vallée du Grand Morin. Dans le projet qu'il remit à l'administration le 18 octobre 1843, il proposait comme MARINET de faire partir le chemin de fer de Strasbourg, soit du même embarcadère que le chemin de fer du Nord, soit d'un embarcadère contigu, en tous cas par la barrière des Vertus; mais, à l'inverse de celui de son collègue de Châlons, son tracé descendait à la Marne par le col ouvert entre les hauteurs de Romainville et le massif qui s'étend du Raincy à Chalifert

(1) 193.

et qui porte la forêt de Bondy. Ce col, élevé seulement de 11 m. 50 au-dessus de la cote de la barrière des Vertus (46 m. 53), présentait un passage facile au chemin de fer : de ce col, passant entre Villemomble et Gagny, le chemin de fer arrivait à la Marne à Lagny, un peu plus de 15 mètres plus bas, par une succession de pentes dont la principale avait 3.970 mètres de long et 0,0035 d'inclinaison (cette pente était ménagée dans une tranchée assez profonde dans le coteau de la Maison-Blanche) et au moyen d'un remblai considérable dans les prairies de Chelles. A partir de Lagny, DAUSSE remontait la Marne et franchissait l'isthme de Chailfert sous un souterrain contigu au canal, de 190 m. 35.

A partir d'Esbly, le projet abandonnait la vallée de la Marne pour s'engager dans celle du Grand-Morin, non sans détacher sur Meaux un embranchement. Arrivé à Crécy, DAUSSE évitait le coude sinueux de la rivière par un second souterrain de 785 mètres. Le Morin était franchi huit fois : deux fois en deçà du souterrain et six fois au delà ; l'isthme de Guérard et plusieurs autres promontoires de la vallée étaient coupés par des tranchées profondes, mais de peu d'étendue. Au lieu de se prolonger le long du Morin, le tracé se jetait dans la vallée de l'Aubetin, laissant Coulommiers à sa gauche à 6 km. ; il remontait l'Aubetin, qu'il traversait sept fois entre Dagny et Fretoy, et aboutissait à Bouchy-le-Repos sans comporter de rampes supérieures à 0 m. 003 par mètre.

A partir de Bouchy-le-Repos, DAUSSE reprenait les combinaisons déjà trouvées en direction de Vitry-le-François et les améliorait. Il abordait ensuite la question du tronc commun : c'était, à ses yeux, un perfectionnement dont l'idée venait d'elle-même ; c'était également la raison pour laquelle il n'avait pas remonté jusqu'à sa source la vallée du Grand-Morin, d'ailleurs fort étroite et sinueuse, surtout depuis Saint-Remy, jusqu'à Esternay ; au contraire, « en passant par Bouchy-le-Repos sur l'Aubetin, la ligne de Strasbourg allait fort brièvement à Troyes, tout en desservant sur ses quinze premières lieues, de Paris à Coulommiers, autant ou plus de populations qu'aucun autre rayon de même longueur que l'on puisse tracer autour de la capitale ».

De Bouchy-le-Repos à Romilly, l'itinéraire de DAUSSE présentait 23.700 mètres, comprenant une première pente à 0 m. 008 sur 4.865 mètres finissant à Villenauxe, et une autre pente à 0,005 sur 11.392 mètres, mais sans souterrain. La traversée des hauts plateaux du Châtillonnais se faisait

également sans souterrain en quittant la vallée de la Seine à Bar pour suivre celle de l'Ource, ce qui permettait d'aller à Dijon à ciel ouvert; la ligne de Strasbourg remontait sans difficulté, à partir de Marcilly, l'Aube jusqu'à Lesmont. Au lieu de passer par Villenauxe, DAUSSE envisageait également de passer par Provins; mais le tracé était allongé de plus de 3 km., et on avait à franchir deux faîtes : l'un entre Aubetin et Voulzie de 163 m. 62, l'autre entre Voulzie et Seine de 145 m. 87.

Telles étaient les propositions du mémoire de 1843. DAUSSE n'en resta cependant pas là. Au début de 1844 il déposa un nouveau projet, susceptible à ses yeux de donner une satisfaction plus complète encore au problème du tronc commun et au système des tracés directs. Ce tracé, soumis en dernière limite d'heure, alors que les conseils du gouvernement délibéraient déjà, fut l'objet de polémiques passionnées; il était en effet d'une brièveté remarquable : plus court, entre Paris et Troyes, que le tracé par les vallées de la Marne et du Morin de 26 km., et que celui de la vallée de la Seine de 40 km. Partant du quai de la Bastille près de la place de ce nom, ce nouveau tracé traversait une longue suite de jardins, passait au Nord et près de l'église de Bercy, franchissait la Marne à Charenton, remontait la vallée du Morbras, touchait à Tournan, Fontenay, Rozoy, Provins, et s'unissait là à la variante indiquée plus haut pour arriver à Romilly, soit par Sourdun soit par Chalantre. A très peu près en ligne droite de Paris à Romilly, il mettait Troyes à 150 km. de Paris avec une seule rampe forte : celle du Morbras à 0 m. 006 par mètre sur 12.087 mètres, et une pente peu considérable, pour descendre de Provins de 10.150 mètres à 0 m. 005 par mètre.

Avec ce dernier tracé, le tronc commun des deux lignes de Strasbourg et de Lyon était porté à sa plus grande longueur et aboutissait à Troyes. Pour aller de Troyes à Bar-le-Duc dans ce système, d'autres études avaient été nécessaires : elles avaient été poursuivies par l'ingénieur en chef LHOSTE, qui avait déposé son rapport le 31 mai 1843 (1). La ligne embrassée par ces études retrouvait à Pargny-sur-Saulx, à 20 km. 500 de Vitry-le-François, le tracé étudié soit le long de la vallée de la Marne, soit au travers des plateaux de la Brie. Le point de raccordement de cette ligne avec le tronc commun était fixé à Troyes, sur la rive droite de la

(1) 1214.

vieille Seine, entre le pont Hubert et la route royale N^o 19. Le tracé passait à gauche du château de Saint-Parres, à droite de Belley; il touchait Thennelières, laissait à gauche Piney, Villers-le-Brûlé et Villardouin; il traversait ensuite la rivière d'Aube entre Lesmont et Précý-Notre-Dame, où il retrouvait le tracé de la vallée de l'Aube, pour se porter à droite de Rosnay, de Rance, de Montmorency et de Chavanges; de là, il allait couper l'avenue de la ferme du Châtellier, située à sa gauche, à droite du village d'Arembecourt, où il atteignait la limite des départements de l'Aube et de la Marne. Il se dirigeait alors sur le bois de Dampierre, touchait Drasnay sur sa gauche, passait à la Maison-aux-Bois et laissait Esson à droite, Saint-Remy et l'Abbaye de Montcets à gauche. Le tracé arrivait ainsi dans la plaine de Thiéblemont, passait à droite d'Haussignemont et à gauche de Blesme et, de la ferme du Sarlon, touchait ensuite au village d'Etrepy, pour aller rencontrer enfin, à la gauche de Pargny, dans la vallée de la Saulx, le tracé direct de la ligne de Strasbourg.

On se trouvait ainsi entre Paris et Vitry-le-François en présence de quatre combinaisons possibles : le tracé des vallées de l'Oise, de l'Aisne et de la Vesle, tracé de Reims, dit aussi tracé circulaire; le tracé de la vallée de la Marne; le tracé des plateaux de la Brie par le Morbras et Sézanne; enfin le tracé du tronc commun dirigé soit par les vallées du Morin, de l'Aubetin et de l'Aube, soit par la corde Paris-Provins : tracé qu'on peut dénommer également tracé de Troyes.

CHAPITRE II

LES TRACÉS ENTRE CHAMPAGNE ET LORRAINE

Pour passer de Champagne en Lorraine, c'est-à-dire pour franchir les deux lignes de faïtes constituées, d'une part, par les hauts plateaux du Barrois, de l'autre, par les côtes de Meuse et de Moselle, on n'avait, jusqu'en 1841, jugé qu'un passage possible : la vallée de l'Ornain, prolongée en cet endroit pendant quelques kilomètres par celle de la Meuse en direction Est-Ouest et le sillon de l'Ingressin, témoin de l'ancien cours de la Moselle. A la faveur de l'esprit de localité, désireux ici ou là de relations plus directes, on partit à la recherche de nouveaux tracés (fig. 10).

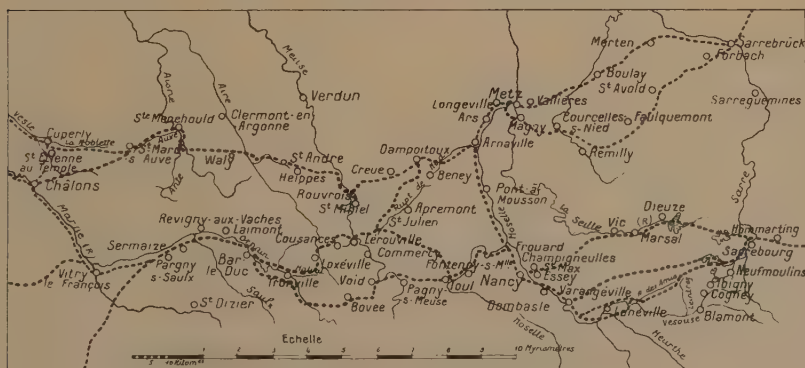


Fig. 10. — Les tracés compris entre Champagne et Lorraine.

Le premier de ces tracés prolongeait directement sur Metz le projet étudié par l'ingénieur en chef PAYEN entre Creil et Châlons-sur-Marne et satisfaisait ainsi au plan d'ensemble proposé par HENRIOT-DELAMOTTE à la Chambre de commerce de Reims. PAYEN, on se le rappelle, avait mis sérieusement en doute les possibilités d'exécution d'un pareil tracé. Il ne voulut pas, cependant, en rester sur une position prise *a priori*; il fit appel à un de ses collègues, THIRION, qui avait

fait des études de canalisation dans la vallée de la Meuse; grâce à la connaissance parfaite des passages de l'Argonne qu'avait cet ingénieur, PAYEN put construire un itinéraire constamment à ciel ouvert qui, à travers la forêt, par Sainte-Menehould, débouchait le long du Rupt de Mad dans la vallée de la Moselle.

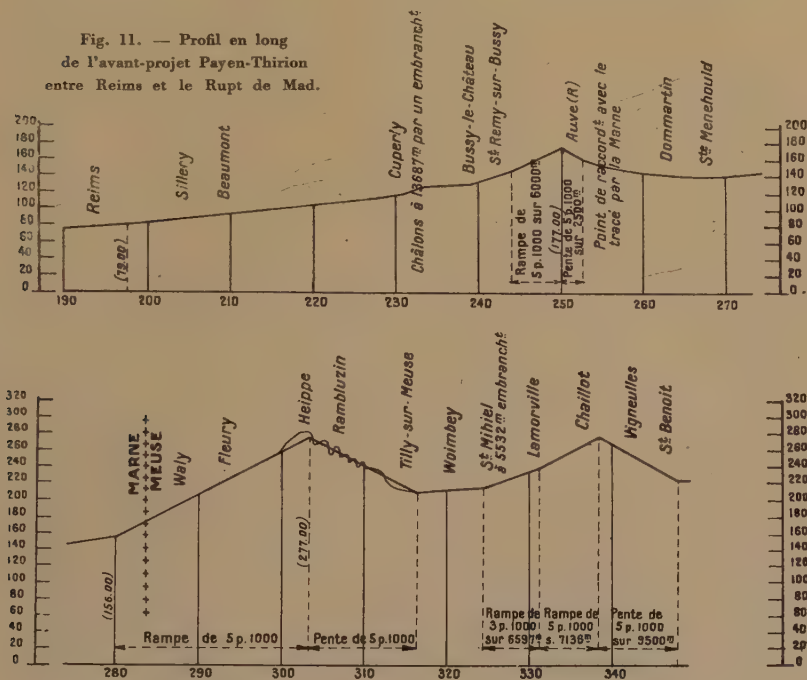
De Cuperly, où ce tracé abandonnait la direction de Châlons-sur-Marne, à Arnaville, au confluent de la Moselle et du Rupt de Mad, une série de faîtes se succédaient : faîte entre Vesle et Aisne, faîte entre Aisne et Aire, faîte entre Aire et Meuse, faîte enfin entre Meuse et Moselle. Pour franchir ces dos de terrain successifs, la configuration du sol offre précisément — c'était ce que THIRION indiqua à PAYEN — une série de passages praticables : d'abord entre Vesle et Aisne, c'est le col d'Auve au Vieux-Belley, col champenois, crayeux, de peu de relief (il relie la vallée de la Noblette à la rivière d'Argonne, l'Auve, qui mène à l'Aisne); entre Aisne et Aire ensuite, la plaine d'Argonne, dominée par les abrupts de la forêt, s'allonge en plan incliné jusqu'à la ligne de coteaux qui bordent l'Aire à gauche : précisément, entre ces deux rivières et sur la ligne droite entre Auve et Tilly-sur-Meuse en face de Troyon, le relief se déprime encore à peine à plus de 18 mètres au-dessus du fond de la vallée de l'Aire, la différence d'élévation entre Aire et Aisne étant de son côté de 60 mètres environ; sur cette même ligne droite, entre Aire et Meuse, existe au village de Heippe un col au départ de deux vallons se dirigeant l'un sur l'Aire, l'autre sur la Meuse; enfin, entre Meuse et Moselle, le ruisseau de Creue conduit naturellement à l'extrémité de la muraille des Hauts de Meuse, où un col facile ouvre l'accès de la plaine de Woëvre : de là, le Rupt de Mad mène à la Moselle, en entaillant les côtes qui bordent à l'Ouest cette rivière.

Cette configuration naturelle du sol dicta leur plan aux ingénieurs; le faîte d'Auve ne leur suscitait aucune difficulté. un sol crayeux facilement malléable, un relief bas ne nécessitant qu'une courte tranchée de 1900 mètres, dont 472 seulement à creuser à plus de 6 mètres et jusqu'à 9 mètres. Ils prévirent une rampe à 5/1.000 sur 6.000 mètres à l'entrée, une pente de même inclinaison de 2.500 mètres à la sortie. Le long de la rivière d'Auve, point d'accident, si ce n'était 2.000 mètres de sol marécageux entre Gizaucourt et Dommartin-la-Planchette, mais de faible épaisseur.

A Sainte-Menehould, le tracé devait se replier brusque-

ment sur lui-même pour emprunter l'Aisne et aller chercher la plaine au Sud des escarpements du massif : c'était là que l'itinéraire choisissait ses plus grandes difficultés. Deux courbes de 1.000 mètres, séparées par une droite de 125 mètres de longueur au milieu de laquelle on traversait l'Aisne, accomplissaient ce repli. Dans l'intervalle, entre l'origine de la première courbe et l'extrémité de la deuxième, on franchissait en tranchée quatre des contreforts qui bordent la vallée : deux sur la rive gauche et deux sur la rive droite. En outre,

Fig. 11. — Profil en long
de l'avant-projet Payen-Thirion
entre Reims et le Rupt de Mad.



l'Aisne devait être redressée sur 200 mètres de longueur.

Le tracé se dirigeait alors en ligne droite vers l'extrémité de Verrières, repassait sur la rive gauche de l'Aisne avant d'atteindre ce village et traversait, par une faible tranchée, l'extrémité du cap qui le porte. Il se prolongeait un peu au delà, toujours en ligne droite, en coupant deux sinuosités de la rivière qu'il fallait redresser, franchissait l'Ante, prenait derrière Chatrisse et enjambait l'Aisne pour la troisième et dernière fois. La ligne, après avoir coupé le contrefort avancé de la forêt d'Argonne en une grande tranchée de 16 mètres de profondeur, se développait alors librement le

long des coteaux qui bordent la rive droite de l'Aisne jusqu'à la ferme de Mondésir, au droit du Pont aux Vendanges. Sans doute, dans cette partie, les travaux étaient plus importants; mais les tranchées étaient courtes : moins de 270 mètres de déblais excédaient 6 mètres de profondeur; le sol était très favorable aux terrassements : fait de gaize, argile aussi facile à exploiter que la craie la plus tendre et se tenant admirablement sur les talus les plus raides.

Désormais, le tracé n'avait pour ainsi dire pas d'histoire : le col de Waly exigeait une tranchée de 13 m. 50 de plus grande profondeur; mais les terrassements dépassant 6 mètres avaient moins de 530 mètres de développement. Du Pont aux Vendanges à Waly, on montait constamment de 5 millimètres par mètre; de l'autre côté de l'Aire, dont le sillon très étroit était franchi par un palier de 110 mètres, entre Fleury et Autrecourt, nouvelle rampe à 5/1.000 pour gravir le col de Heippe par le vallon de Flabas, avec, de Saint-André à Heippe, une tranchée en ligne droite de 16 mètres de hauteur maximum : aucune difficulté d'exécution. On redescendait alors suivant la même inclinaison pour aboutir à la Meuse par le ruisseau de Rambluzin. Sur une longueur totale de 1.705 mètres, la tranchée à pratiquer dans le col de Creüe ne présentait pas 785 mètres à creuser à plus de 6 mètres de profondeur. Jusqu'à Lamorville on montait par une rampe à 3/1.000 sur 6.597 mètres et à 5/1.000 sur 7.136 mètres.

De Creüe, le tracé rejoignait la source du ruisseau du Rupt, affluent du Rupt de Mad; il en épousait les inflexions par une succession de trois courbes de 800 à 1.000 mètres de rayon; il pénétrait par une quatrième courbe dans le vallon du Rupt de Mad, qu'il traversait une première fois. Il se maintenait ainsi sur la rive droite jusqu'à une petite distance en amont de Waville où le cours d'eau devait être redressé; il débouchait enfin dans la vallée de la Moselle par une courbe de 800 mètres en aval d'Arnaville. Du col de Creüe, on descendait suivant une rampe de 9.500 mètres à 5/1.000 jusqu'au plafond de la plaine de Woëvre; un palier de 5.920 m. se prolongeait jusqu'à la tête du vallon du Rupt: dans ce vallon la voie était de nouveau en pente pendant 5.550 mètres à 5/1.000 jusqu'en aval de Rembercourt, puis, pendant 11.236 mètres à 2/1.000 jusqu'à la Moselle.

La dépense totale de ce tracé de Creil à Arnaville était estimée à 23.952.160 fr. 64, ce qui, avec une somme à valoir de 6.047.839 fr. 36, portait à 30.000.000 les évaluations totales.

A la ligne principale s'ajoutaient deux embranchements : l'un sur Châlons à partir de Cuperly, l'autre sur Saint-Mihiel à partir de Rouvrois : ils étaient estimés 2.500.000 francs.

Le projet Sainte-Menehould-Creüe-Arnville était la prolongation normale du tracé circulaire Creil-Reims : le tracé direct par les plateaux de la Brie et le tracé intermédiaire par la vallée de la Marne avaient également leur prolongement naturel à partir de Vitry-le-François par Bar-le-Duc. Sur cet itinéraire on retrouvait le tracé de DAUSSE de 1834 ; mais la mise en chantier du canal de la Marne au Rhin nécessitait la rectification de ce tracé partout où il coïncidait avec la voie d'eau : l'ingénieur en chef DEBOUT retraça la ligne du chemin de fer le long du canal et déposa son travail le 25 mars 1843 (1).

Cependant on cherchait d'autres combinaisons pour traverser le massif. Sous l'empire de la limitation à 5/1.000 de l'inclinaison maximum des pentes et rampes, DAUSSE avait dû rejeter la plupart des hypothèses diverses qu'il aurait pu faire en utilisant des déclivités plus accentuées pour traverser les plateaux d'entre Ornain et Meuse : une de ces hypothèses qu'il avait signalée était de suivre le vallon du Malval pour emprunter ensuite la vallée de l'Aire ; mais dans l'impossibilité de gravir plus de 5 mètres par kilomètre, il s'était heurté à des faîtes infranchissables sans ouvrages plus dispendieux encore que le souterrain de Bovée. L'ingénieur en chef FOUACHE, attaché aux travaux du canal de la Marne au Rhin, n'eut pas de peine à prouver qu'en augmentant la déclivité maximum de 1/1.000, on se donnait la possibilité de franchir les hauts du Barrois à peu près à ciel ouvert, sans que, par là, l'exploitation du chemin de fer fût rendue sensiblement plus difficile. A la suite d'une exploration méthodique des lieux, il en arriva à cette conclusion que c'était bien le long de la vallée du Malval qu'il fallait conduire le tracé du chemin de fer, et qu'en s'élevant de 6 mètres par kilomètre, on pouvait atteindre les passages des faîtes supérieurs. Ces passages c'étaient, en descendant l'Aire au lieu de la remonter comme l'avait essayé DAUSSE d'abord, entre Malval et Aire, le col de Loxéville, puis, entre Aire et Meuse, à la naissance du vallon du Girouet qui conduit à cette dernière rivière, le col de Cousances. La percée souterraine du sommet était réduite à 616 mètres.

(1) 1198.

Mais FOUACHE ne s'en tint pas à cette importante modification : frappé des inconvénients du tracé DAUSSE, qui, entre Void et Toul, ne comportait pas moins de deux tunnels, dont l'un, celui de Foug, avait plus de 1.000 mètres de longueur, il eut l'idée de gagner le bassin de la Moselle par la plaine de la Woëvre. La disposition topographique y était singulièrement favorable : les Hauts-de-Meuse, entre Wadonville et Pagny-sur-Meuse, sont découpés en redans séparés par des cols extrêmement déprimés ; un de ces cols, celui de Boncourt ou de Saint-Julien, s'ouvre précisément en face du débouché du vallon du Girouet dans la vallée de la Meuse. Le long de ce col, faisait remarquer FOUACHE, on peut s'élever de 3 m. 50 par kilomètre et, en adoptant cette déclivité, la profondeur de déblais à faire pour creuser la tranchée du sommet ne dépasse pas 4 m. 50.

« A partir du faite qui est situé dans la vallée de Saint-Julien, continuait-il, on pouvait suivre le ruisseau du Rupt de Mad qui se jette dans la Moselle près d'Arnaville ; mais on fera remarquer que le cours de ce ruisseau est très sinueux, que la vallée dans laquelle il se trouve est très étroite et bordée de coteaux dont l'inclinaison est très forte et qu'en conséquence, l'établissement d'un chemin de fer dans cette vallée exigerait des terrassements très considérables. D'ailleurs le pays compris entre les coteaux qui bordent la Meuse et la Moselle présente un vaste plateau beaucoup moins élevé que ces coteaux ; les vallées qui la sillonnent, si l'on excepte celle du Rupt de Mad, sont peu profondes et, dès lors, il paraissait plus convenable de se diriger par le plateau vers Arnaville, parallèlement à la vallée du Rupt de Mad, en traversant tous les ruisseaux affluents, et de se raccorder au tracé venant de Creüe dans les environs du village de Beney, à l'endroit où il commence à descendre dans la vallée de la Moselle. »

FOUACHE descendait en ligne droite de Saint-Julien à Beney par des pentes de faibles inclinaisons : la plus forte était de 3,1 / 1.000. Le raccordement s'opérait dans Dampvieux par un palier de 11.714 mètres. Une station principale était prévue entre Vadonville et Lérrouville, une autre à Arnaville. Le seul ouvrage important était un pont à jeter sur la Meuse devant Lérrouville : la voie était élevée à 5 mètres au-dessus des prairies ; FOUACHE proposait un pont en pierre de 7 arches, de 11 m. 50 d'ouverture chacune, soit d'un débouché total de 80 m. 50 qui, joint à celui du pont à construire sur le bief des forges de Boncourt, dont l'ouverture

était de 13 m. 40, donnait, pour l'écoulement des crues de la Meuse, un chenal de près de 94 mètres (fig. 12).

De Bar-le Duc à Saint-Julien, FOUACHE évaluait la dépense à 6.060.000 francs, et, de Saint-Julien à Arnaville, à 1.580.000 francs, soit au total 7.640.000 francs.

Les résultats obtenus par FOUACHE furent exploités à leur tour par DEBOUT dans un sens différent (1) : DEBOUT conserva du projet FOUACHE tout ce qui concernait la traversée des plateaux et le passage à Saint-Julien de la chaîne des Hauts-de-Meuse. De Saint-Julien à Nancy, au contraire, il proposa une autre solution. Le projet FOUACHE en effet négligeait l'importante ville et place forte de Toul : DEBOUT suggéra de s'y rendre en longeant le pied de la falaise des côtes, terre à terre sur la plaine de la Woèvre, Son tracé,

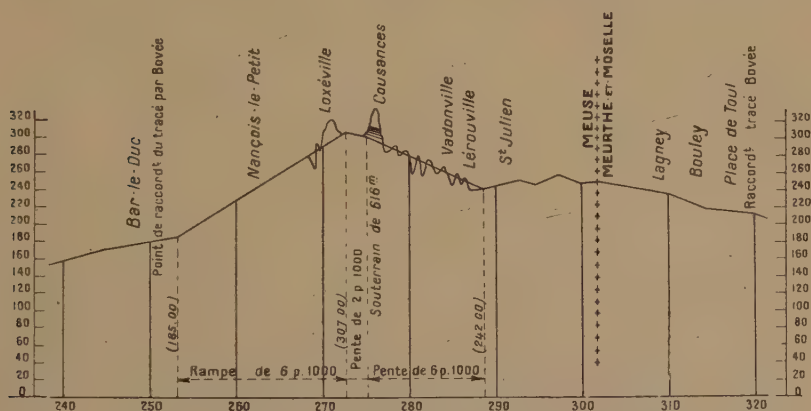


Fig. 12. — Profil en long de l'avant-projet Fouache, amendé par Debout.

constitué par « de beaux et grands alignements », passait à la gauche et près des villages de Girauvoisin, Fréméréville, Gironville, où se trouve le faite d'entre Meuse et Moselle que DEBOUT traversait au moyen de pentes à 3,5/1.000 au maximum, Corniéville, Boucq, Lagney, Lucey et Bruley : il arrivait ainsi dans une position élevée sur le revers du coteau au Nord du faubourg Saint-Mensuy où était établie la station de Toul (fig. 12). DEBOUT avait disposé cette station en rebroussement, à la fois pour la rapprocher le plus possible du centre de la ville, pour lui trouver un terrain convenable et pour obtenir le développement nécessaire à la descente du chemin de fer en pente de 5 mm. par mètre du plateau de la Woèvre dans la vallée de la Moselle.

(1) 1197.

FOUACHE, parvenu à Dampvitoux, y avait trouvé le tracé étudié par l'ingénieur en chef THIRION, lequel se raccordait à Arnaville au projet LE JOINDRE : de Toul à Nancy, DEBOUT était obligé de réajuster à nouveau le projet DAUSSE à la nouvelle disposition des lieux déterminée par la construction du canal. Celui-ci occupait désormais tout l'espace disponible sur la rive gauche de la Moselle : il en résultait que le chemin de fer devait être forcément placé sur la rive droite. Le passage difficile de Liverdun était franchi par une grande courbe à inflexion de 1.000 mètres de rayon, qui perçait le contrefort de la forteresse sur 290 mètres et coupait deux fois la Moselle pour se terminer parallèlement au canal. Le tracé se poursuivait ensuite sans accident notable jusqu'à Nancy.

Les deux grandes combinaisons qui de Reims et de Châlons permettaient ainsi d'atteindre Nancy et Metz étaient en outre mises en communications réciproques. Dans l'avant-projet de PAYEN et THIRION la ligne de Creil et Reims aboutissait à Châlons-sur-Marne pour s'y raccorder au tracé de la vallée de la Marne : l'ingénieur en chef MARINET reçut l'ordre d'étudier une variante qui, de Châlons-sur-Marne, conduisit la ligne de la vallée de la Marne sur Sainte-Menehould. Raccordée au-dessous de Saint-Gibrien sur le tracé de la vallée de la Marne, cette variante enveloppait Châlons par le Nord en coupant successivement les routes royales disposées en étoile autour de cette ville, et, courant parallèlement au Sud de la route royale de Paris à Metz, gagnait Saint-Mard-sur-Auve par le Sud de Courtisols et de Somme-Vesle.

CHAPITRE III

LES TRACÉS ÉTUDIÉS DE LORRAINE EN ALSACE

Dans le projet primitif de l'administration, Frouard était le point de bifurcation des branches lorraine et alsacienne du chemin de fer de la frontière d'Allemagne. Quoique des hypothèses nouvelles plaçassent cette bifurcation soit à Lérrouville, soit à Châlons, soit même à Arnaville dans le cas de l'adoption du tracé circulaire, et malgré le silence conservé dans la loi de 1842 par le législateur sur l'embranchement de Metz, il n'en convenait pas moins de faire de cet embranchement une étude définitive au départ de Frouard. Des instructions ministérielles prescrivirent, dès le 26 août 1842, à l'ingénieur en chef LE JOINDRE de reprendre ses études. Cet ingénieur déposa ses projets le 8 novembre 1843 pour la ligne de Frouard à Metz (1), et le 2 avril 1844 pour la ligne de Metz à Sarrebrück (2).

En ce qui concernait la première de ces lignes, l'avant-projet de 1843 ne fit que préciser les résultats obtenus précédemment et, en fait, les facilités offertes par la vallée de la Moselle au développement d'un tel tracé ne laissaient guère de place à ces variantes. Entre Metz et Sarrebrück, on se souvient, au contraire, qu'aux projets présentés soit par FLACHAT et PETIET, soit par BENOIT-ODIOT — projets ou bien trop spéciaux ou bien trop sommaires — l'ingénieur en chef en avait substitué un autre dont le Conseil général des Ponts et chaussées avait prescrit l'étude. Ce projet partait du Port Chambières à Metz et suivait l'itinéraire Vallières, Retonfey, les Etangs, Condé, Boulay, Teterchen et Merten. Il avait un développement de 68 km. dont 41 en France et 27 en Prusse, une rampe à 8/1.000 sur 8.700 mètres pour sortir du bassin de la Moselle, et une série d'autres rampes à 5/1.000 sur une longueur totale de 24.600 mètres. Les ouvrages d'art étaient

(1) 1209. — (2) 1210.

importants : un souterrain de 1.000 mètres sous le col de Glatigny et un autre de 1.600 mètres sous le col de Teterchen. Ce tracé avait l'inconvénient d'avoir un tiers de son parcours en territoire prussien, de se développer suivant une direction un peu excentrique au département de la Moselle, en dehors des lignes habituellement suivies par les voyageurs; enfin, de se rattacher difficilement à Chambières à la ligne de Nancy.

Ces inconvénients conduisirent à de nouvelles études : on y employa la fin de 1844 et le début de 1845. Le projet auquel elles aboutirent s'embranchait à l'île Saint-Symphorien sur la ligne de Nancy (1); il passait au bas de Montigny, à Magny, Peltre, Frontigny, Courcelles-sur-Nied, Saury, Ancerville, Adamcourt, Arriance, Mainvillers, Faulquemont, Teting, à 2.500 mètres de Saint-Avold, et arrivait à Sarrebrück par Hombourg, Rosbrück et Forbach; il avait 74 km. en France, 4.600 mètres en Prusse et se développait partout à ciel ouvert. Les pentes ne dépassaient pas l'inclinaison de 5/1.000, à l'exception de celle qui, à la frontière, descendait dans la vallée de la Sarre, laquelle atteignait 7/1.000 sur 5 km. Les ouvrages étaient peu importants : 5 ponts en maçonnerie de 30 mètres d'ouverture, dont 1 sur la Seille, 1 sur la Nied française et 1 sur la Nied allemande; 5 ponts de 12 mètres dont un sur la Rosselle, un autre de 10 mètres sur le bras de la Moselle sous Montigny, 42 viaducs au-dessus des routes royales, chemins vicinaux ou ruraux, etc...

Le tracé général de la branche alsacienne avait été fixé par la loi depuis le grand souterrain d'Arschwiller jusqu'à Strasbourg : de Nancy à Hommarting, la construction du canal de la Marne au Rhin nécessitait, comme de Vitry à Nancy, la rectification du tracé proposé par l'ingénieur en chef DAUSSE. Cette rectification fut opérée par les ingénieurs GUIBAL et JACQUINÉ (2) sous la haute direction de l'ingénieur en chef COLLIGNON. Les travaux de ces ingénieurs s'appliquèrent non seulement au tracé lui-même proposé par DAUSSE, mais à toutes les directions possibles. Là, comme entre Paris et Vitry, on fit un travail d'ensemble à grande échelle: COLLIGNON étudia personnellement le passage dans Nancy et le tracé entre Nancy et Dombasle à l'embouchure du Sanon; GUIBAL se consacra à l'étude de la direction Dombasle-Avrincourt par Lunéville, et de l'itinéraire de Dombasle à l'étang de Ketzing par le Sanon; JACQUINÉ explora la partie comprise entre Avrincourt, Dieuze et Hommarting; enfin GUIBAL et JACQUINÉ

(1) 1188. — (2) 1190.

s'étaient déjà occupés de concert, pour le compte de la ville de Lunéville, de la direction à donner au chemin de fer aux abords de cette agglomération, soit en passant par le Nord, soit en prenant par le Sud. »

De Nancy à Hommaring trois itinéraires étaient possibles : celui de la Seille, celui du Sanon et celui de la Vezouze. L'itinéraire du Sanon était le premier qui se présentât à l'esprit : il offrait la position intermédiaire ; choisi par l'ingénieur en chef BRISSON pour le canal de la Marne au Rhin comme offrant le profil le plus adouci, c'était aussi celui que DAUSSE avait adopté.

Au tracé DAUSSE, les ingénieurs firent subir les modifications nécessaires pour l'introduire avec le canal dans le développement des vallées. Ces modifications furent géné-

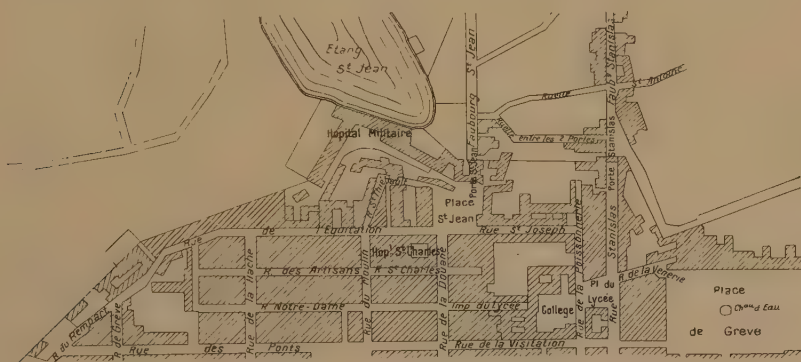


Fig. 13. — Les quartiers Ouest de Nancy en 1837.

ralement des rectifications de détail ; pour la traversée de Nancy, COLLIGNON altéra cependant profondément la physionomie du projet de ses prédécesseurs : au lieu d'occuper la vallée entre Nancy et la Meurthe, il se jeta à l'Ouest de la ville (fig. 13). A partir du chemin creux de Maxéville, le tracé était porté au-dessous du Sauvoy et était dirigé vers le faubourg Stanislas par lequel la route royale n° 4 entre dans Nancy : COLLIGNON lui faisait traverser cette route à 4 m. 50 environ au-dessous de son niveau et couper, également en déblai, la rue du faubourg Saint-Jean. De là le projet franchissait l'étang Saint-Jean par un remblai de 5 m. 20 de plus grande hauteur ; il coupait, toujours en déblai, la route royale 74, franchissait par un remblai de 5 m. 30 le petit vallon du ruisseau de Nabor et, après avoir entamé l'angle du jardin du Sacré-Cœur, venait passer à niveau la route royale n° 55 et le chemin de la Malgrange ; il franchissait enfin le vallon de Jarville par un

remblai de 12 m. 40. Depuis Maxéville jusqu'à Jarville, le tracé était de niveau sur 6.220 mètres; aux abords de Nancy il comportait deux courbes de 600 mètres: l'une avant la station sur 68 mètres, l'autre à la sortie vers Strasbourg sur 190 mètres de longueur. Ces dispositions devaient être, à très peu près, les dispositions définitives. De Jarville à Dombasle, le chemin de fer était rapproché, puis accolé au canal et, disposition hardie, COLLIGNON leur faisait franchir vis-à-vis Saint-Phlin la Meurthe sur le même pont, le chemin de fer étant maintenu au même niveau que le chemin de halage du canal.

Dans la combinaison de la vallée de la Seille, le service de Nancy était assuré au moyen d'un rebroussement. Le chemin de fer empruntait, comme dans le projet BENOIT-ODIOT, le petit vallon de Seichamps ou d'Essey : du Sauvoy, il gagnait, à l'intérieur de Nancy, le cours d'Orléans sur lequel la gare était établie. La courbe de rebroussement avait 500 mètres de rayon; la Meurthe était redressée. La voie ferrée passait ensuite en avant de Saint-Max et derrière le village d'Essey; elle coupait la route royale n° 74 et arrivait à Seichamps par une rampe au 5/1.000 sur 6 km. à partir de la Meurthe (fig. 14).

Les études faites le long de la vallée de la Vezouze par Lunéville offrent, pour le développement de cette histoire, une toute autre importance car leurs conclusions seront consacrées. De Nancy à Dombasle le projet de la Vezouze se confondait avec celui du Sanon; il suffit donc de compléter sur ce parcours les indications précédemment données : à partir du passage de la Meurthe, on a laissé chemin de fer et canal étroitement accolés : avant ce passage, et dès la sortie de Jarville, le chemin de fer s'est élevé de 9 mètres environ par une rampe à 4/1.000 sur 2.465 mètres; il s'est rapproché de la route royale N° 4 pour envelopper le coteau du château de Montaigu; il a traversé sur un remblai de 12 m. 30 de hauteur le vallon de Laneuveville et s'est engagé en déblai derrière ce village. Il est ainsi arrivé au sommet de la rampe à la cote 213, 64; il est descendu alors par une pente au 2,097/1.000 sur 3.386 mètres, et, par une courbe de 1.200 mètres pour prendre une direction normale au cours de la Meurthe, il est venu s'accoler au canal, avec lequel il a traversé la rivière sur un seul ouvrage.

Attaché au canal, il se développe sur la rive droite de la Meurthe jusqu'au-delà de Varangéville : c'est là qu'à lieu la

séparation des tracés du Sanon et de la Vezouze, immédiatement après le passage de la route royale n° 4 à la Basse Varangéville : alors que le tracé du Sanon s'incline vers cette vallée pour tourner plus commodément à gauche, le tracé de Lunéville continue l'alignement précédent pour s'infléchir à droite, en se maintenant sur la même rive de la Meurthe.

Au cours d'études complémentaires faites en 1840, études dont on n'a pas trouvé trace, l'ingénieur en chef DAUSSE avait déjà exploré la vallée de la Vezouze ; mais il s'était avancé trop avant vers l'amont : il avait poussé jusqu'à Blâmont, d'où il s'était élevé par le ruisseau de Cognéy et le col d'Ibigny sur le faite séparatif, pour redescendre par Saint-Georges et Neufmoulin jusqu'à Xouaxange et retrouver le tracé du Sanon. DAUSSE avait rencontré sur ce parcours un profil

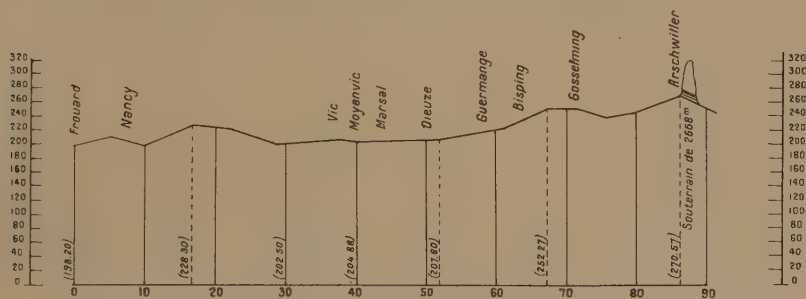


Fig. 14. — Profil de l'avant-projet Collignon, de Frouard à Hommarting par la Seille.

naturel désavantageux, auquel il avait préféré avec raison le passage par la Seille.

COLLIGNON montra qu'on pouvait, en abandonnant beaucoup plus tôt la vallée de la Vezouze, s'engager dans le vallon des Amis et passer par là facilement dans le bassin du Sanon, sans y descendre. Le col à franchir dans cette direction était moins élevé de 18 mètres que le col d'Ibigny ; la somme des pentes sur le ruisseau des Amis était inférieure de 36 mètres à la somme des pentes prises le long de la vallée de la Vezouze à profondeur égale des tranchées des faites (fig. 15).

Le ruisseau des Amis améliorait donc singulièrement le tracé de la Vezouze. Pour s'y rendre on avait le choix entre deux solutions : ou bien remonter la Meurthe, doubler le promontoire qu'elle contourne avant de recevoir la Vezouze et passer par le Midi de Lunéville, ou bien couper ce promontoire en s'engageant dans le ruisseau de Clos-Pré, franchir au col de la Faisanderie le faite qui sépare le vallon où sinue ce ruisseau et la vallée de la Vezouze, et remonter la Vezouze par

son revers droit au Nord de Lunéville, en allant par Jolivet gagner le tracé du Midi. Dans ce dernier tracé des rampes de 5.347 mètres à 0 m. 0035 par mètre et de 7.387 mètres à 0 m. 0031 montaient au col de la Faisanderie situé à 250 mètres de hauteur; une tranchée longue de moins de 600 mètres et profonde de moins de 16 mètres portait le chemin de fer sur le coteau de la Vezouze, le long duquel on descendait par une pente à 0 m. 0036 par mètre jusqu'au chemin de Chanteheu. La station de Lunéville partageait en deux sections cette pente par un palier de 353 mètres. De Chanteheu on gagnait Marainviller, soit de niveau, soit par des rampes insignifiantes. Dans le ruisseau des Amis le revers droit, c'est-à-dire la rive gauche, s'imposait; le revers gauche, en effet, est coupé par quatre vallons secondaires et barré par un coude brusque de la vallée. COLLIGNON montra qu'il était, au contraire, facile de s'élever le long du revers droit jusque près du faite : le ruisseau des Amis était traversé près de sa jonction avec la Vezouze.

Pour passer dans la vallée de la Sarre, un premier col donnait accès du bassin des Amis dans celui de Lintrey; un deuxième du vallon de Lintrey dans celui du Sanon. Au lieu d'envelopper par des courbes les contreforts qui divisent cette partie du terrain, COLLIGNON proposait de les couper par des alignements droits. De Marainviller une rampe à 4/1.000 sur 11.500 mètres de longueur se terminait en avant de ce second col aux Amiensbois, à 281 m. 57 de hauteur; de là, le tracé se dirigeait vers la Sarre, de niveau sur 11.353 mètres jusqu'à l'étang de Ketzing, d'où il commençait à descendre vers le fond de la vallée en reprenant le tracé du Sanon. Avec ce tracé on descendait en pente de 0 m. 003 par mètre vers l'étang de Gondrexange et, après avoir coupé le contrefort séparatif des vallées de Ketzing et de Gondrexange, on franchissait obliquement le canal de la Marne au Rhin. On continuait ainsi à longer la rive gauche du ruisseau de Gondrexange jusqu'à la Sarre, où l'on aboutissait vis-à-vis du moulin de Sarrixin; on prenait alors la rive gauche de cette rivière. Dans ce parcours, il fallait franchir une première fois la route royale n° 4 à Heming, puis une deuxième fois peu avant Sarrebourg. Une courbe de 5.000 mètres de rayon contournait le promontoire de la vallée de Bebing; une autre courbe, de 1.000 mètres celle-là, raccordait devant Imling les deux grands alignements placés dans la vallée et dont le second coupait la Sarre en amont de Sarrebourg. Enfin, de Sarrebourg, pour gagner

Hommarting, une courbe de 2.500 mètres de rayon se développait dans un déblai de 7 mètres à travers le massif qui sépare la Bièvre de la Sarre : la vallée de la Bièvre était franchie sur un remblai de 7 mètres également. Une courbe de 1.000 mètres pénétrait dans la vallée du Hochgraben où un court alignement la rattachait à la courbe de 800 mètres inscrite à l'origine du projet en cours de construction. La descente vers la Sarre se composait d'une série de pentes de 3/1.000 à 1/1.000 séparées par des paliers; de Hoff jusqu'au raccordement, la remontée s'effectuait par une rampe à 3,8/1.000.

Le tracé du Midi de Lunéville enveloppait au contraire le massif que le tracé du Nord coupait : il franchissait deux fois la Meurthe en amont d'Andoménil; le promontoire de Chau-

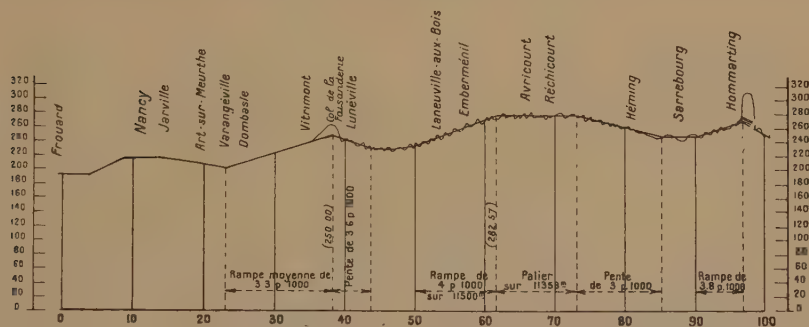


Fig. 15. — De Frouard à Hommarting, par la Vezouze (tracé Nord de Lunéville).

defontaine, qui impose le méandre à la rivière, était traversé par une tranchée de 550 mètres de longueur et 12 mètres de profondeur. De Lunéville, le tracé se dirigeait en ligne droite sur Marainviller en rampe de 0 m. 0024 par mètre, passait la Vezouze au-dessous du moulin de Marainviller, toujours dans le même alignement, et, 80 mètres au delà de la rivière, une courbe de 3.000 mètres de rayon enjambait le ruisseau des Amis, en se raccordant au tracé du Nord.

Le tracé du Nord présentait 26.395 mètres de développement, le tracé du Midi 27.464 mètres; le tracé du Midi entraînait 705.105 mètres cubes de terrassement, celui du Nord 795.638 mètres cubes; mais cette différence était compensée si l'on considérait la distance moyenne à laquelle il fallait transporter les déblais : distance qui était évaluée à 1.150 mètres pour le tracé du Nord et à 2.300 mètres pour celui du Midi. Les ouvrages d'art étaient évalués à 350.000 francs de

plus sur le tracé du Midi que sur celui du Nord ; mais sur ce dernier, la tranchée de la Faisanderie pouvait ménager des surprises.

Tels étaient en 1844 les résultats des études poursuivies depuis 1842. Le schéma sommaire qu'on vient d'en faire permet d'en apprécier et la valeur et la diversité : elles faisaient honneur à leurs auteurs. Guidés par les directives générales des localités aux services desquelles ils se trouvaient, les ingénieurs les avaient, sans sortir du domaine de leur spécialité, exécutées dans un véritable esprit scientifique ; elles permettaient d'asseoir désormais la discussion sur des bases solides. La parole appartenait maintenant aux localités qui les avaient inspirées : ce sont ces localités dont on essaiera au titre suivant de dégager et les tendances et l'activité.

TITRE III

LES DISCUSSIONS DU TRACÉ DÉFINITIF

(1843-1844)

Avec le présent titre, on entre en plein cœur des discussions extrêmement confuses, ardentes et complexes qui précédèrent et accompagnèrent le vote de la loi du 2 août 1844, par laquelle fut définitivement fixé le tracé du chemin de fer de la frontière d'Allemagne. On éprouve quelque peine à introduire dans l'exposé des faits l'ordre pourtant indispensable à la clarté du récit : l'emmêlement des événements, le choc des polémiques, l'émulation des intérêts divergents forment un tissu singulièrement serré, qu'il est très difficile de débrouiller. Le plan qu'on a dû introduire dans ce titre masque, on ne se le dissimule pas, le véritable enchevêtrement des faits, et l'on ne s'y résout que sous l'empire des exigences matérielles des développements. Dans un premier chapitre, on laissera la parole aux ingénieurs qui, chacun sous l'inspiration de sa localité, plaideront pour leurs tracés respectifs. On ouvrira ensuite la discussion publique, et l'on entendra, au cours des enquêtes de la ligne de Lyon en 1843, les défenseurs du tronc commun. Le chapitre III sera consacré aux compétitions provoquées par l'ouverture des enquêtes sur la ligne de Strasbourg elle-même en février 1844. Dans le chapitre suivant, enfin, les différents tracés comparaitront devant le tribunal suprême du Conseil général des Ponts et chaussées.

CHAPITRE PREMIER

LE POINT DE VUE DES INGÉNIEURS

Dans les mémoires qu'ils avaient produits à l'appui de leurs études, les ingénieurs, avant toute discussion publique, s'étaient efforcés, en des analyses souvent remarquables, de justifier vis-à-vis de l'administration supérieure les convenances des tracés auxquels ils s'étaient consacrés : dans le chapitre précédent, on s'est borné à déterminer objectivement les caractéristiques géographiques ou techniques de chaque tracé ; dans le présent chapitre, on abordera, sous la conduite de leurs auteurs, la comparaison de leurs avantages respectifs. Les trois grandes solutions dont était susceptible le problème que posait la liaison par chemin de fer entre Paris et la frontière d'Allemagne apparaîtront avec leurs mérites nettement tranchés, et déjà avec leur intransigeance respective les unes à l'égard des autres : le tracé circulaire sous la plume de PAYEN et THIRION, le tracé de la vallée de la Marne sous celle de MARINET, le tracé du tronc commun enfin, succédané du tracé direct, sous la signature de DAUSSE.

PAYEN et MARINET se fondent chacun sur la théorie des parcours partiels ; DAUSSE reste l'avocat obstiné des tracés directs. Entre PAYEN et MARINET il y a cependant une nuance sensible : le tracé de la vallée de la Marne est, avant tout et exclusivement, le tracé né de la théorie des parcours partiels ; le tracé circulaire se recommande également de cette théorie ; mais il est surtout la grande ligne des vallées ouvertes, l'artère du commerce intérieur et international, susceptible de toutes les ramifications, l'héritière de la voie romaine.

Aussi, la partie de son exposé où PAYEN invoque l'importance et la richesse des pays et des villes traversés par son tracé est-elle faible (1) : quand il passe en revue l'importance de Reims et de Metz, et surtout des stations intermé-

(1) 1219, 56 et suivantes.

diaires : Compiègne, Soissons, Sainte-Menehould, Saint-Mihiel; des vallées de l'Oise, de l'Aisne, de la Vesle; de la plaine de Woëvre; du vallon du Rupt de Mad — on ne sent pas l'auteur sur un terrain très solide. A aucun moment, il ne hasarde une comparaison avec les centres de populations et les pays touchés par le tracé rival; même l'argument qu'il tire du voisinage du tracé de la vallée de la Marne avec le canal de la Marne au Rhin ou la rivière elle-même, en faisant état d'une enquête récente d'E. TEISSERENC en Angleterre, est peu convaincant :

« S'il convient, écrit-il, que le chemin de fer de Paris à Strasbourg touche les ports principaux du canal de la Marne au Rhin, il n'est pas moins désirable que les deux tracés ne se confondent pas dans toute leur étendue. Telle est la condition remplie par notre projet : la ligne proposée passe ou aboutit à Châlons, Nancy et Strasbourg; partout ailleurs elle s'écarte du canal : en sorte que, si d'un côté, le canal offre un débouché aux vins du Barrois; s'il amène les houilles de Sarrebrück aux établissements industriels de Bar, aux forges de l'Ornain et de la Haute-Marne; s'il donne à toutes les propriétés qui l'avoisinent une grande augmentation de valeur; le chemin de fer à son tour répandra des bienfaits semblables sur une autre partie du territoire également intéressante : il offrira une issue aux bois des forêts d'Argonne, aux vins de Thiaucourt, aux céréales des plaines de l'Argonne et de la Woëvre; il soulagera à Pont-à-Mousson, à Saint-Mihiel et de Metz à Verdun les voies de terre actuellement écrasées par les transports des bois des Vosges et des charbons de terre; il sera d'une haute utilité pour les établissements industriels des vallées de la Meuse et de l'Aire; il répandra la richesse et la vie sur une direction où la valeur intrinsèque du sol est au moins égale à celle des contrées traversées par le canal; il satisfera enfin aux conditions d'une bonne justice distributive, qui se refuse à ce que l'on accumule sur la même direction une route royale, un canal et un chemin de fer. »

Là, au contraire, où PAYEN est fort, c'est lorsqu'il montre dans son tracé l'artère d'où pourra se détacher tout un tissu de relations ferroviaires nouvelles. La carte des voies romaines l'a enseigné déjà : PAYEN n'en tire pas directement les leçons; mais il retrouve naturellement la disposition géographique qui, à partir de Reims, permet le rayonnement naturel des routes vers le Nord; il montre avec raison l'aptitude du tracé circulaire à assurer les relations de Calais et des villes du Nord avec la frontière d'Allemagne : des embranchements

rejoindront, par les vallées de l'Oise ou de l'Aisne, Saint-Quentin, Rethel, Charleville, Sedan; bien plus, en direction de Rouen, il suffira d'un minime embranchement de Pontoise sur Poissy, embranchement de 20 km., pour voir réalisées directement les relations du Havre avec l'Est, son hinterland naturel, sans passer par Paris.

« Cette facilité remarquable d'étendre ses ramifications dans toutes les directions importantes », précise l'auteur, « est un avantage exclusif de notre projet : la vallée de la Marne, encaissée depuis Meaux jusqu'à Epernay entre deux chaînes élevées, n'a que de faibles affluents : l'Ourcq et le Morin, qui n'aboutissent qu'à des villes peu considérables; la ligne des plateaux de Sézanne est encore plus isolée. Ni l'une ni l'autre de ces lignes ne se prête d'une manière convenable au développement futur du réseau général des chemins de fer. »

Cette facilité, PAYEN la concrétise dans un tableau où il inscrit les distances à parcourir sur les principales communications que le chemin de fer était appelé à ouvrir. On voit que de :

Creil (Dunkerque) à Metz, il y avait :

	455 km.	par la Marne,	318	par l'Oise
Creil (Dunkerque) à Nancy	414	—	340	—
Poissy (Rouen) à Nancy. .	375	—	395	—
Paris à Metz	375	—	385	—
Paris à Nancy	346	—	407	—

Ainsi, le tracé circulaire n'allongeait le trajet que sur une seule direction, celle de Paris à Strasbourg, où il comptait 61 km. de plus : « il est vrai », concédait l'auteur « que cette communication est la plus importante de toutes; elle représente... non seulement les relations de Paris, mais encore celles de l'Ouest de la France, Nantes, Bordeaux, etc..., avec l'Alsace »; mais, répondait-il aussitôt, la ligne de Dunkerque, Calais, Lille, Amiens à la frontière d'Allemagne, soit par Strasbourg, soit par Metz, pour laquelle le tracé de Reims diminuait la longueur du parcours d'une manière si notable, était aussi une communication de premier ordre, le cédant à peine à la ligne de Paris à Strasbourg: « Elle est incontestablement », écrivait-il, « destinée à devenir l'une des plus importantes de la France. D'un côté, les relations réciproques... des populations ouvrières de Roubaix, Tourcoing, Lille, Amiens, Reims, Mulhouse, le transport intérieur des marchandises depuis Dunkerque jusqu'à l'Alsace; d'un autre côté, le transit des marchandises et des voyageurs entre l'Angleterre et l'Allemagne

méridionale, lui assurèrent une fréquentation extraordinaire ».

Ces mêmes avantages, PAYEN les retrouvait au point de vue militaire : c'était tout le service des places fortes du Nord-Est qui en était facilité; la ligne de Strasbourg par Reims desservait les débouchés des défilés de l'Argonne dont Reims et Châlons occupent les routes : elle passait elle-même par un de ces défilés, le Pont aux Vendanges, entre Sainte-Menehould et Bar-le-Duc; mais, surtout, par la connexion qu'elle établissait entre la ligne du Nord par Creil, le chemin de fer d'Alsace par Strasbourg et celui de Marseille par Dijon, elle formait ce que l'on pouvait dénommer, d'un terme usuel en matière de fortifications, tout le long des lignes frontières du pays, la « rue militaire de la France ».

A tous ces avantages le tracé circulaire joignait aux yeux de son auteur celui de la sécurité et de la facilité de l'exploitation : on n'y comptait aucune percée souterraine, le tracé courant presque toujours terre à terre, le long de vallées larges et au thalweg favorablement incliné.

En regard, la ligne de la vallée de la Marne apparaissait singulièrement plus compliquée : 435 km. à construire de Paris à Nancy, à Reims et à Metz, au lieu de 382 km. 400 de Creil à Nancy, y compris les trois embranchements de Châlons, Saint-Mihiel et Metz soit 52 km. de plus; six souterrains formant ensemble 7.633 mètres de percées; une entrée particulière dans Paris; les sujétions continuelles créées par les méandres de vallées étroites et le voisinage constant d'un canal. C'était, en admettant encore que le tracé de la vallée de la Marne prit naissance dans la gare du Nord, au bas mot une dépense supplémentaire de 26 millions :

1.500.000 francs pour l'entrée dans Paris.

9.159.600 francs pour les 7.633 mètres de souterrains, à 1.200 fr. le mètre.

15.780.000 francs pour les 52 km. 600 supplémentaires de voie ferrée à construire, à 300.000 francs le kilomètre, superstructure et terrains compris.

Sur le tracé circulaire, les travaux étaient assurés d'une terminaison facile en quatre campagnes : leur durée serait prolongée sur le tracé de la vallée par le percement des souterrains, d'où la perte des résultats de l'exploitation pendant le même temps. Enfin, les terrains y seraient payés beaucoup plus chers à raison de la hausse de prix que leur avait déjà procurée le canal de la Marne au Rhin.

Il est vrai que les récentes études de FOUACHE avaient révélé l'existence d'un tracé plus avantageux à travers les faîtes séparatifs des vallées de l'Ornain et de la Meuse; mais ce tracé allongeait encore le parcours : il comportait sur de fort grandes longueurs des pentes supérieures à la limite généralement admise de 5/1.000. Les avantages de cette nouvelle combinaison étaient donc à peu près compromis par ses inconvénients. Si l'on admettait d'ailleurs des pentes supérieures à 5/1.000, le tracé circulaire aurait pu être lui-même singulièrement allégé : les tranchées de Heippe et de Creüe eussent été en quelque sorte annulées, et le chemin de fer placé presque partout à fleur de sol, ce qui aurait réduit notablement les dépenses.

A l'inverse de PAYEN, MARINET (1) insistait surtout sur le fait que le tracé de la vallée de la Marne était au plus haut point recommandé par la théorie nouvelle des parcours partiels. Dans un second mémoire de mai 1843, MINARD avait complété sa théorie (2) : prenant successivement les chemins de fer existant ou en projet, il s'était efforcé de montrer par le dépouillement des transports de voyageurs — dépouillement forcément sommaire d'ailleurs — l'application de la théorie dont il avait jeté les bases précédemment. Pour la ligne de Strasbourg, en particulier, il avait montré que les voitures publiques directes offraient 78 places, toutes les autres en offrant ensemble 1245. En prenant les 2/3 de ces chiffres pour déterminer le nombre de places réellement occupées, il arrivait aux chiffres de 52 pour les voitures directes et de 830 pour les autres; mais, disait-il, il faut considérer que toutes les 52 places ne sont pas occupées par des voyageurs accomplissant l'ensemble du trajet : d'après les statistiques des entreprises, il fallait abattre encore deux tiers de ce total pour obtenir le chiffre approximatif des voyageurs parcourant réellement la distance entière. Ainsi, 17 voyageurs seulement, par jour devaient aller de Strasbourg à Paris ou vice versa tandis que 865 accomplissaient des trajets partiels.

MARINET, analysant le trafic entre Paris et Vitry-le-François, arrive au même résultat : ce trafic, d'après ses calculs, est de 1.410.167 voyageurs parcourant 39.267.932 km.; l'ingénieur le triple pour tenir compte du grossissement que le chemin de fer déterminera immédiatement, soit 4.230.501 voyageurs et 117.803.796 km. Suivons maintenant son raisonnement

(1) 1215. — (2) 172.

en comptant à 0 fr. 02 le produit net de chaque voyageur, le revenu net de ces 117.803.796 km. sera de 2.356.075 fr. 92. D'autre part, la ligne de 203 km., aura coûté, à raison de 260.000 francs par kilomètre (110.000 à la charge de l'Etat, 150.000 à la charge de la Compagnie), 52.780.000 francs; le revenu net moyen sera donc de 4,46 %. Mais, et c'est là que la théorie des parcours partiels intervenait, ce revenu net moyen de 4,46 % n'était pas celui que procurait chaque tronçon de la ligne : entre Vitry-le-François et Châlons, d'après la circulation contemporaine triplée, il ressortait à 2,43 %; entre Châlons-sur-Marne et Epernay, à 3,17; à 3,07 entre Epernay et Château-Thierry; 3,50 entre Château-Thierry et La Ferté-sous-Jouarre; 4,34 de la Ferté à Meaux; 9,22 de Meaux à Paris. Faisant application de cet état de choses à l'autre partie de la ligne, MARINET déduisait que le produit diminuerait certainement progressivement jusqu'à Toul; il serait le plus faible de Ligny-en-Barrois à Toul, pour augmenter de nouveau et atteindre 6 % dans la dernière section aux environs de Strasbourg.

Ainsi, les conclusions de MINARD se trouvaient, d'après l'auteur, intégralement justifiées, et il en concluait : « S'il s'agit de réunir deux grands centres de population par un chemin de fer, la véritable utilité de ce chemin ne consistera pas dans l'échange des voyageurs entre les points extrêmes, mais bien dans l'échange entre chaque centre et les environs à distance »; autrement « le produit net peut devenir nul et même négatif. Ainsi, un chemin de fer exécuté entre Paris et Strasbourg sous condition de ne pas faciliter les communications entre les villes et les environs, mais seulement le parcours total, serait une énorme faute : il y aurait mauvais emploi de la richesse publique ».

MARINET condamnait donc la théorie des troncs communs : suivant lui, on devait les repousser aux abords de Paris, non seulement dans l'intérêt des populations qu'il fallait éviter de deshériter des avantages résultant de l'établissement des chemins de fer, mais même, disait-il, dans l'intérêt matériel de l'Etat et des compagnies. Puisque c'était aux environs de Paris que des bénéfices étaient à espérer, il lui paraissait absurde de négliger ces bénéfices quand on pouvait les réaliser en suivant des directions divergentes : il répondait par là au sophisme émis par DAUSSE à l'encontre du tracé par la vallée de la Marne.

MARINET examinait ensuite en eux-mêmes les divers itiné-

raires concurrents. Au tracé par les plateaux il opposait la question préalable et le rejetait sans discussion : ce tracé répondait à une doctrine, aller au plus court et au plus vite, qui était complètement périmée; les contrées qu'il traversait étaient désertiques; son profil extraordinairement accidenté le rendait équivalent à un parcours de niveau excessivement plus long que celui de la vallée de la Marne. Aux deux parcours à tronc commun, le parcours par Troyes et le parcours par Creil, il reprochait leur excédent de longueur. Quant à l'économie qu'ils offraient, elle était, disait-il, ruineuse. Il se fondait d'ailleurs, pour prouver sa thèse, sur un raisonnement singulier : en admettant même, suivant lui, que le tracé du tronc commun eût dû avoir le même trafic entre Paris et Vitry que le tracé de la vallée de la Marne, l'exploitation du tronc commun avec deux seules voies eût été impossible; sans doute, la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Strasbourg eût pu s'arranger avec celle du chemin de fer de Lyon pour faire coïncider les convois sur les deux directions au départ de Paris, mais au retour de Strasbourg, non; l'ingénieur prétendait que l'adoption du tronc commun entraînait l'obligation de construire une troisième voie : d'où une forte dépense supplémentaire à la charge de l'exploitation.

Par contre, ce qui était solide dans son raisonnement, c'était de montrer que le tronc commun, par Creil ou par Troyes, ne pouvait pas empêcher la ligne de la vallée de la Marne : « Je prétends, écrivait-il, que si aujourd'hui on exécutait le chemin de fer de Paris à Strasbourg par les vallées de l'Oise, de l'Aisne et de la Vesle, ce que je regarde comme impossible, je m'empresse de le déclarer, demain ou sentirait le besoin d'exécuter une voie de fer de Paris à Meaux, et plus tard on continuerait cette voie jusqu'à Vitry au moins, et peut-être jusqu'à Nancy ». Considérant à son tour la concurrence du canal de la Marne au Rhin, il adoptait, contre PAYEN et THIRION, la thèse de COLLIGNON et voyait dans la voie d'eau un aliment précieux du trafic du chemin de fer.

MARINET abordait comme PAYEN la question stratégique, mais c'était pour l'écarter non sans dédain comme sans valeur. Sa thèse était un écho de la prédication saint-simonienne (MARINET était lui-même fouriériste) : « Je pourrais, écrivait-il, discutant la question de l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Strasbourg sous le rapport stratégique, démontrer que la direction par la vallée de la Marne doit être préférée; mais comme dans mon opinion les chemins

de fer doivent être tracés dans le seul intérêt de l'industrie, parce que les grandes guerres continentales sont moins que jamais à redouter (l'exécution des chemins de fer concourant même à les rendre impossibles), j'abandonne entièrement ce moyen dont je pourrais tirer parti en faveur de l'opinion que je soutiens ».

Aux partisans des parcours partiels, les partisans des parcours directs opposent théorie à théorie. L'ingénieur en chef COURTOIS défend, non sans habileté, les tracés directs qu'il a étudiés entre Paris et Dijon : dans une brochure parue au courant de septembre 1843 (1), il analyse la thèse de MINARD et en fait la critique. Il s'efforce de calculer mathématiquement dans quel cas on a avantage à dévier une ligne de chemin de fer pour atteindre telle ou telle bourgade au lieu de la rattacher à la ligne principale par un embranchement, et il trouve que cet avantage existe seulement quand le rapport de l'allongement de la ligne principale à l'étendue de l'embranchement ne dépasse pas $1/6$: cette considération lui suffit pour conclure que la théorie de MINARD est exagérée, et qu'elle manque de base solide. Il cherche également à calculer avec la même rigueur la zone dans laquelle les chemins de fer présentent aux voyageurs de réels avantages économiques sur les routes ordinaires : on ne le suivra pas dans cette voie ; mais il remarque plus justement, semble-t-il, que les parcours partiels de MINARD comprennent tous les parcours intermédiaires qui ne sont pas la ligne toute entière, et il essaie, toujours par le calcul mathématique, d'enfermer dans une formule ces parcours intermédiaires en les discriminant : il arrive ainsi à déterminer que la moitié des voyageurs parcourent plus des trois quarts de l'étendue de chaque ligne. Mais l'abus du langage mathématique vicie toute sa critique : MINARD s'était fondé sur des faits d'expérience, et, loin de déduire de données limitées et inévitablement incomplètes une formule rigoureuse, il avait induit des faits une théorie qu'il n'avait pas essayé d'enfermer dans une formule rigide. Comme toute loi économique, sa thèse était susceptible de plus ou de moins, suivant les circonstances de temps et de lieu ; mais la formule en était vivante. Avec COURTOIS on perd tout contact avec la réalité : l'erreur des partisans des parcours directs — d'une culture économique incomplète — a été de cristalliser en quelque sorte leurs pensées en définitions et en équations absolues, établies en dehors des faits.

(1) 165.

DAUSSE soutenait, bien entendu, la même thèse ; il exprimait d'ailleurs, lui aussi, quelques vues intéressantes : « Sans doute », écrivait-il à propos du tracé partant de la gare de la Bastille sur Troyes, « cette ligne, la plus brève qu'on puisse imaginer, mettrait en mouvement moins de monde, procurerait moins de revenus que celle qui doit desservir Lagny, Meaux, Coulommiers ; toutefois, je prétends, toujours dans le cas du tronc commun auquel je m'attache ici, je prétends que cela même est un argument de plus en sa faveur ». Il estimait impossible, en effet, de réaliser sur les mêmes voies les services de banlieue et ceux des grandes lignes. L'avenir — l'avenir lointain — devait lui donner raison : les réseaux ont, en effet, été obligés de séparer leurs deux systèmes de voies et d'affecter les unes spécialement aux trains de banlieue, les autres aux services desservant les grands itinéraires. C'est cette nécessité que DAUSSE prédisait : « sur le chemin de fer de Corbeil, disait-il, que 800.000 voyageurs ont emprunté en 1842, on avait dû certains jours rapprocher les convois à moins d'une demi-heure et même d'un quart d'heure ». L'ingénieur concluait qu'il en arriverait de même du chemin de Lagny, Meaux, Coulommiers : il fallait donc, à son sens, éviter de l'employer à un autre service beaucoup plus important : « Il n'y aurait pas prudence, quoiqu'on fasse et quoi qu'en disent les compagnies qui ne méritent pas créance sur ce point, il n'y aurait pas bonne administration à subordonner tous les jours de fête, pendant huit ou neuf mois de l'année, les intérêts de premier ordre des grandes lignes du Midi et de l'Est à ces multitudes impatientes que nous voyons s'échapper et revenir du matin au soir sur les chemins des environs de Paris ». Mais dans cette prévision de l'avenir, DAUSSE allait trop vite et il en déduisait une théorie véritablement paradoxale même de nos jours : il fallait, suivant lui, que les petites lignes allassent chercher le trafic « par des détours et des ramifications » ; que « les grandes lignes fussent le plus courtes possible... : ...elles traversent alors des contrées dont la richesse et la population sont moins développées, mais où ces éléments étroitement unis sont susceptibles par cela même de plus grands progrès que dans les vallées ; raison de plus pour que l'Etat fasse seul et puisse faire seul les grandes lignes : parce que seul il peut attendre en vue du plus grand bien possible à produire. Du reste, qu'on ne manque pas de noter ici, afin de ne pas exagérer les risques de l'Etat, qu'une seule ville comme Orléans

suffit pour défrayer seize lieues de traversée directe en pays désert comme la Beauce ».

C'était pousser le sophisme par trop loin. Aucun chemin de fer n'était capable d'apporter la vie et la prospérité à un pays naturellement désert : les chemins de fer de la Champagne pouilleuse n'ont pas accru sa population ni sa richesse. Sans doute, l'accélération des moyens de transport était un ferment de progrès général ; mais elle ne pouvait faire sourdre le « miel de la pierre ». Si l'idée qu'on serait fatalement amené à faire une distinction entre les voies de banlieue et celles des grandes lignes était une juste anticipation de l'avenir, il ne s'en suivait pas que cette distinction devait s'imposer dès l'origine systématiquement. DAUSSE, touchant au terme de sa thèse, concluait comme l'exposé des motifs des projets de 1838 : les grandes lignes en tracés brefs à l'Etat, les lignes secondaires aux compagnies. Cette théorie, dans la situation économique du temps, était insoutenable : ce devait être, au contraire, grâce aux tracés intermédiaires que les grandes lignes allaient être susceptibles de faire vivre et de faire prospérer leurs services directs. La marche de ce progrès s'apprêtait sans doute à renverser dans une certaine mesure l'ordre des faits économiques : aujourd'hui l'emploi des chemins de fer, par l'extension prise par les longs voyages, apparaît de plus en plus devoir se limiter aux parcours étendus, qu'ils assurent avec plus de régularité, de rapidité et de confort ; les tracés intermédiaires semblent, au contraire, destinés à être assurés d'une manière sinon tout à fait individuelle, du moins par groupes de plus en plus restreints : c'est l'avenir de la locomotion automobile, routière ou ferroviaire. Mais les régions les plus inhabitées seront toujours exclues des lignes de communication, qui, soit qu'elles les traversent, soit qu'elles les survolent, ne s'y arrêteront pas et ne leur seront d'aucun concours : la théorie de DAUSSE reste sur ce point aussi utopique qu'il y a cent ans.

Son système conduisait par ailleurs cet ingénieur à préconiser la multiplicité des embarcadères dans Paris ; mais il y voyait aussi un remède propre à enrayer « ce mal si grave résultant de l'entraînement qui porte déjà depuis tant d'années la population de la capitale toujours d'un même côté ».

Le tronc commun lui paraissait devoir être le salut particulier de la ligne de Strasbourg : « La ligne de Strasbourg, aussi importante que celle de Lyon au point de vue gouvernemental, et partant, aussi urgente à établir, sera cependant

sans aucun doute beaucoup moins productive : il faut donc lui venir en aide et ne pas rejeter un moyen qui n'apporte qu'avantages à la ligne de Lyon. On viendra bien à bout, en peu de temps, de la partie qui est entamée et que sollicitent les grandes villes de Strasbourg, Nancy et Metz; mais c'est à peine un tiers de la ligne totale : restent les deux autres tiers qui ne présentent rien à beaucoup près d'aussi déterminant, si le tronc commun n'est pas admis » (MARINET avait prouvé l'inverse; mais DAUSSE écartait impérieusement le tracé qui suivait la vallée de la Marne); « s'il l'est au contraire, l'un des deux tiers dont il s'agit se trouve à peu près fait pour la ligne de Lyon, et les 50 millions d'économie qui résultent de là permettent d'exécuter la presque totalité du reste, c'est-à-dire toute la partie comprise entre Troyes et Frouard ».

Suivant DAUSSE au surplus — et le curieux était qu'il faisait en l'occurrence un inconscient appel à la théorie des parcours partiels — le tronc commun n'avait de sens et n'était soutenable que dans la mesure où il allait au moins jusqu'à Troyes : « C'est trop peu aujourd'hui », écrivait-il et à bon droit, « de Paris à Bouchy ou à Sézanne ou même au confluent de la Seine et de l'Aube : il faut d'ailleurs un lieu considérable à l'extrémité. La condition de n'allonger aucune des deux lignes qu'il s'agit d'unir le plus longtemps possible est trop rigoureuse : il est permis d'allonger celle de ces lignes qui a le plus besoin de l'autre pour être promptement exécutée; pourvu, bien entendu, que ce ne soit pas outre mesure et sans nécessité. Bref, ce n'est plus qu'à Troyes que le tronc commun doit finir, et de Troyes à Paris comme de Troyes à la vallée de l'Ornain qu'il convient de prendre pour aller à Nancy par Bar-le-Duc; la brièveté importe à proportion que Troyes est plus notablement écartée de la ligne droite de Paris à Nancy ». Quant à l'allongement, DAUSSE montrait qu'il était insignifiant : 361 km. au lieu de 350 de Paris à Nancy par la vallée de la Marne, soit 11 km. Le tronc commun satisfaisait les intérêts des communications de Nancy, Metz, Strasbourg et en général du Nord-Est avec Lyon et la Méditerranée; la distance de Nancy à Dijon, de 673 km. par les lignes séparées, se réduirait à 365 km. par Troyes, soit une économie de 308 km.

Ce devait donc être avec ces considérants que les différents tracés étudiés allaient être soumis aux enquêtes locales et présentés à l'examen des pouvoirs publics. Le choix à faire entre eux apparaissait à beaucoup d'esprits comme devant être une décision gratuite : chaque itinéraire offrait des

avantages entre lesquels il était permis d'hésiter et auxquels les auteurs des études opposées n'avaient respectivement pu rien objecter. Que le tracé circulaire satisfît aux relations des ports du Nord avec l'Allemagne du Centre et présentât une ligne de concurrence importante aux voies belges; que le tracé de la vallée de la Marne desservît d'une manière singulièrement opportune les relations locales, en offrant la plus courte longueur — le tracé des plateaux abandonné — entre Paris et Strasbourg; que le tracé du tronc commun réalisât une sérieuse économie et facilitât les rapports du Nord-Est avec le Sud-Est : autant de points indiscutables et que les assemblées locales, la chose était certaine, ne feraient que confirmer. Fallait-il en conclure que ces enquêtes étaient une formalité oiseuse? Non, car elles allaient, dans la confusion même des vœux émis, offrir, de la région de l'Est, une physionomie à laquelle les pouvoirs publics ne pourraient demeurer indifférents, quel que fût le point de vue adopté, et qui est pour les mêmes raisons intéressante pour l'historien.

CHAPITRE II

LES ENQUÊTES SUR LA LIGNE DE PARIS A LYON ET LA QUESTION DU TRONC COMMUN AUX LIGNES DE LYON ET DE STRASBOURG 1842 - 1843

Avant même l'achèvement des études dont on a vu aux chapitres précédents le développement, et dès l'année de la promulgation de la grande loi de 1842, de nouvelles enquêtes, ouvertes sur le tracé de la ligne de Paris à Lyon, avaient permis à la doctrine du tronc commun de s'affirmer dans des termes très précis. Le chemin de fer de Lyon, en effet, dont les études avaient pourtant été entreprises plus tard que celles de la ligne de Strasbourg, se trouvait arrivé à un stade de développement notablement plus avancé que cette ligne. A peu près toutes les directions possibles avaient fait l'objet d'examens approfondis : le tracé de la vallée de l'Yonne, dit tracé POLONCEAU, avait été soumis l'année précédente à une première consultation dans les départements ; c'étaient maintenant les tracés de l'ingénieur en chef COURTOIS par les plateaux de Brie et les vallées de l'Aube ou de la Seine que le sous-secrétaire d'état LEGRAND mettait à leur tour aux enquêtes, dans une lettre du 30 septembre 1842 (1). La consultation n'était d'ailleurs pas limitée aux seuls tracés soumis par COURTOIS : elle était demandée aux populations dans toute son ampleur ; mais elle demeurait restreinte à la ligne de Paris à Lyon seule, et la possibilité d'un tronc commun entre cette ligne et celle de Strasbourg, possibilité qui faisait pourtant partie du système de COURTOIS, n'était ni envisagée explicitement, ni même suggérée par allusion dans les instructions ministérielles.

Les localités ne manquèrent pas et de noter ce silence, et de soulever le problème.

(1) 1627.

« La proposition de rattacher le chemin de fer de Strasbourg à celui de Lyon par un embranchement placé au delà de Paris, n'est pas nouvelle, déclara la commission d'enquête de l'Aube dans son rapport (1), elle a même été étudiée par M. l'ingénieur COURTOIS dans le mémoire qui a servi de base aux enquêtes. Mais M. le Ministre des Travaux publics ne l'a point comprise dans son programme du 30 septembre 1842, et d'ailleurs, pour qu'elle pût être utilement discutée, il aurait fallu que les deux lignes de Paris à Strasbourg et de Paris à Lyon fussent traitées simultanément. » Elle se prononçait naturellement pour le tracé de la haute Seine, favorable et à Troyes et au tronc commun. Mêmes regrets dans la Haute-Marne (2) ; mais les préférences s'y fixèrent sur la ligne de l'Aube : c'est dire à quel point le système jadis préconisé par FOURNEL était tombé en oubli ; il eut, cependant, dans le sein de la commission d'enquête un défenseur nommé PELLEREAU-VILLENEUVE, qui soutint les avantages du tracé de la ligne de Lyon par la vallée de la Blaise, avec tronc commun de Paris à Vitry-le-François : mais PELLEREAU-VILLENEUVE fut seul de son avis.

Le Conseil général de la Côte-d'Or ne suivit pas ses précédentes délibérations : partisan jusqu'alors du tracé par la Bourgogne, il se prononça avec la plus grande netteté pour le tracé de la vallée de la Seine, en se fondant sur trois ordres de considérations : d'abord que la vallée de l'Yonne avait un canal, ensuite que la vallée de la Seine possédait des villes plus importantes que celle de l'Yonne, enfin que le choix de la vallée de la Seine était susceptible de favoriser la réalisation d'un tronc commun avec la ligne de Strasbourg (3). La plupart des chambres de commerce votèrent également pour le tracé de la vallée de la Seine et du tronc commun : telles furent les opinions à Rouen, au Havre, à Paris, à Lyon, à Marseille.

Au contraire à Paris, à Lyon, à Mâcon et à Dijon, les commissions d'enquête se prononcèrent pour le tracé de l'Yonne. Il ne pouvait en être autrement de la commission de l'Yonne ; mais les arguments qu'on y invoqua méritent d'être cités (4).

« La loi du 18 juin », lit-on à son procès-verbal, « en prescrivant l'établissement d'un chemin direct de Paris à Strasbourg et d'un chemin de Paris à Lyon par Dijon, a eu pour objet de pourvoir à des nécessités *militaires, politiques et commerciales* (c'est nous qui soulignons) entièrement dis-

(1) 231 — (2) 232. — (3) Session de septembre 1842. — (4) 234.

tinctes et qui ne peuvent être complètement satisfaites que par deux voies séparées. La ligne directe de Strasbourg est une ligne plus spécialement militaire, une ligne d'agression non moins que de défense : elle a comme telle ses conditions dont on ne saurait s'écarter, sous peine de la rendre moins propre à sa destination principale. Il faut qu'elle rapproche de Paris non seulement Strasbourg, ce boulevard de notre frontière de l'Est, mais Metz, cette puissante citadelle du Nord-Est ; il faut qu'elle traverse le point obligé de Châlons, place stratégique importante, située à mi-chemin de Paris et de Metz : Châlons, que la dernière loi sur les fortifications appelle à devenir un entrepôt militaire de premier ordre ; il faut enfin qu'elle soit conçue et dirigée surtout en vue de ce grand mouvement militaire continu qui, en paix comme en guerre, s'opère de Paris sur les places et garnisons de la Lorraine et de l'Alsace, tandis que la ligne de Lyon doit principalement correspondre au grand courant commercial du Havre, de Paris, de Lyon et de Marseille. Châlons est en quelque sorte la seconde ville de la ligne directe, le point qui la rattachera aux défilés et aux forteresses des Ardennes : prétendre la dévier loin de toutes les villes de garnison, en lui donnant la double destination de relier à la fois le Havre, Paris, Strasbourg, Dijon, Lyon, Marseille, est un projet déraisonnable que l'aspect seul de la carte condamne. Il faut que les deux chemins votés puissent se suppléer mutuellement pour la défense du territoire, et non pas les exposer ensemble à une destruction facile au cas d'invasion d'un seul point de nos frontières ; il faut qu'elles permettent de porter rapidement des troupes et du matériel de guerre : l'une au Nord et à l'Ouest des Vosges, sur la haute Meuse, la Sarre, la Moselle et le Bas-Rhin ; l'autre au Sud des Vosges, sur la Haute-Saône, le Doubs, le Haut-Rhin et le Rhône. L'existence simultanée de ces deux voies de fer obligerait l'ennemi, qui ferait une trouée en France, à diviser ses forces, sous peine d'être attaqué sur ses flancs ou tourné. »

L'argumentation, bien qu'uniquement prise sous le point de vue militaire, était très forte : elle aurait pu être facilement continuée dans le domaine commercial et politique. C'était en effet une formule de grand bon sens et qui portait, que de montrer que ces deux lignes avaient des objets différents, correspondaient à des besoins distincts, répondaient à des nécessités divergentes.

Cette formule de grand bon sens souffrait cependant

d'un grave défaut : elle ne considérait les relations à assurer qu'isolément. Par elle, on ne pensait que Marseille-Paris ou Strasbourg-Paris ; dès qu'on envisageait l'ensemble des relations à établir du Nord avec le Sud, du Midi avec l'Est, de l'Ouest avec l'Est, la solution des tracés séparés était manifestement insuffisante. Le problème magistralement résolu par FOURNEL se posait à nouveau : il ne manquait pas de bons esprits pour en sentir toute la gravité.

En avril 1843 parut une brochure qui réunissait un ensemble de signatures susceptible d'indiquer qu'un accord était possible (1) : on y voyait les noms de MAGNIER DE MAISONNEUVE, député du Bas-Rhin, de BRESSON, député des Vosges, de DE L'ESPÉE, député de la Meurthe, d'ETIENNE, député de la Meuse, de DUVAL DE FRAYL, député de la Haute-Marne, de STOURM, de l'Aube, et de NISARD, de la Côte-d'Or. Les signataires reprenaient le vieux théorème des relations triangulaires jadis énoncé par COURTOIS : « Nous trouvons..., aux points extrêmes de cette double ligne qui se dirige vers le Midi et vers l'Est : le Havre, l'un de nos trois grands ports ouverts aux deux Amériques dans leurs relations avec notre continent européen ; Marseille, qui peut rivaliser avec Trieste si l'Orient, qui s'affranchit peu à peu de la navigation longue et périlleuse du cap de Bonne-Espérance, veut pénétrer vers le Nord de l'Europe ; enfin Strasbourg, qui, rattaché au Havre par une voie de fer, doit conserver à la France un transit d'autant plus important qu'en se mêlant à nos propres échanges, il contribue à en accroître le courant ». Entre ces trois pôles, le tracé du tronc commun apparaissait comme une solution de lignes intérieures éminemment avantageuse et économique : les intérêts du bassin métallurgique de la Haute-Marne étaient satisfaits à condition de diriger la jonction Troyes - Bar-le-Duc par Saint-Dizier, ce qui n'était pas, semblait-il, irréalisable ; tandis que la branche de Strasbourg rendrait son activité à ce bassin en pleine décadence, la branche de Lyon desservirait le long de la haute Seine les usines du Châtillonnais, grosses productrices de fers, fontes, tôles, fils de fer, etc... ; en même temps, chacun de ces bassins communiquerait par les deux bouts avec les gisements de combustibles de la Sarre, d'Epinac et de Saint-Etienne.

« Si deux chemins de fer complètement isolés l'un de l'autre devaient se diriger l'un sur Lyon, l'autre sur Strasbourg, qu'arriverait-il ? » demandaient les rédacteurs de la

(1) 276.

plaquette : l'exécution de l'un retarderait celle de l'autre, l'Etat ne pouvant pas faire les dépenses nécessaires à l'ouverture simultanée des deux chemins. Il est probable que les lignes de Paris à la frontière du Nord et de Paris à la Méditerranée obtiendraient la priorité; celle de Paris à Strasbourg ne serait entreprise qu'après l'achèvement des autres lignes : « c'est-à-dire qu'au lieu de pouvoir répondre dans un temps rapproché aux besoins de l'Alsace et de la Lorraine, ils seraient abandonnés aux éventualités de l'avenir. »

Le Conseil général des Ponts et chaussées fut appelé à délibérer de l'affaire le 1^{er} juin 1843. Sa commission, composée des inspecteurs FÈVRE, KARMAINGANT, VAUVILLIERS, MALLET et LEMASSON (1), se prononça d'une manière défavorable au tronc commun. Voici quels furent les motifs déterminants de cette opinion : d'abord, pour le tracé du tronc commun lui-même, à supposer qu'il fût retenu, la commission avait écarté irréductiblement la direction de la Brie et s'était prononcé pour celle de la vallée de la Seine, qui, bien que plus longue de 25 km. entre Paris et Troyes, se présentait dans des conditions plus favorables « sous le double rapport des courbes et des pentes ». Partant de cette position de principe, elle avait constaté qu'ainsi conçu, le tracé du tronc commun présentait, entre Paris et Strasbourg, une longueur de 550 km., plus étendue de 51 km. que celle du tracé de la vallée de la Marne via Barle-Duc, et que le pays avantage était moins peuplé que ceux que traversaient les lignes de la Marne ou de la Vesle. D'autre part, les économies qui devaient résulter de l'admission du tronc commun ne lui avaient pas paru « être en rapport avec le tort qu'elles feraient éprouver aux populations appelées à jouir des bienfaits de la ligne directe Paris-Strasbourg. Enfin, cette solution décidait, sans examen et sans discussion préalable, toutes les questions qui se rattachaient aux études faites pour les lignes de Strasbourg par les vallées : 1^o de la Marne, du Rupt de Mad et de la Moselle; 2^o de l'Oise, de l'Aisne, du Rupt de Mad et de la Moselle ». Le Conseil suivit sa commission.

Les enquêtes terminées, la procédure normale d'instruction amena la question devant la Commission supérieure des chemins de fer instituée en 1842 pour donner son avis sur le tracé des lignes à créer. Une sous-commission composée de l'inspecteur général des Ponts et chaussées FÈVRE, du lieutenant général DAULLÉ, de l'inspecteur divisionnaire des Ponts

(1) 1261.

et chaussées LEMASSON et du comte DARU, pair de France, fut chargée de rapporter l'affaire devant la Commission. Ce fut le comte DARU qui rédigea ce document. La question du tronc commun, méthodiquement analysée, y fut l'objet de très longs développements (1).

Le comte DARU commença par jeter un doute sur la valeur du principe lui-même : la circulation, remarquait-il avec MINARD, ne s'accroît pas avec l'allongement du parcours : en Angleterre, pays cité comme modèle d'application des troncs communs, le nombre des places vides est considérable. Sans doute « les troncs communs ne sauraient être écartés : toute la question est de savoir s'ils ont une utilité réelle, s'ils n'allongent pas trop le parcours des points extrêmes, s'ils ne déshéritent pas des contrées importantes de leurs justes droits, s'ils desservent suffisamment les intérêts des populations comprises dans les vallées latérales, si enfin leurs dépenses et produits probables, comparés aux dépenses et produits des deux lignes isolées, donnent véritablement un bénéfice. Ce serait en effet », ajoutait-il, « une assez singulière économie, et le soin que l'on prendrait des intérêts du Trésor serait assez mal entendu, si l'on proposait de substituer à deux entreprises fructueuses, capables de payer leurs frais de construction, une ligne unique passant à travers des pays inhabitables, dans lesquels les capitaux engagés resteraient stériles. »

Ce préambule indiquait assez quel allait être le sentiment de l'auteur. Comme le Conseil général des Ponts et chaussées, il écartait préalablement le tracé par les plateaux, non plus cette fois sous l'empire de considérations techniques, mais, d'abord, parce que c'était la Seine qui était la voie normale du commerce : le tracé des plateaux, en outre, était peu heureux par les dépenses de construction et d'exploitation considérables qu'il imposait avec ses trois souterrains faisant ensemble 4.400 mètres de longueur, ses 105 courbes — une tous les 1.150 mètres — de 68 km. de développement, ses passages multipliés de rivières : trois fois la Marne et le canal de l'Ourcq, huit fois le Grand-Morin, vingt fois l'Aubetin. Enfin la circulation n'y présentait pas un aliment suffisant pour l'établissement d'un chemin de fer. Le tronc commun, si tronc commun il y avait, passerait donc par Corbeil, Montereau, Romilly et aboutirait à Troyes : il aurait 190 km.

Dans ces conditions, quelle en serait l'économie? Si l'on exécutait séparément les deux chemins de fer, on aurait de

(1) 223.

Paris à Dijon 354 km. par l'Yonne, 348 km. par la Seine; de Paris à Strasbourg 507 km. par la Marne et Bar-le-Duc, 499 km. par la Marne et Sainte-Menehould, 559 km. par Reims et Sainte-Menehould. L'ensemble des deux lignes formerait donc de 847 à 913 km. à construire.

Dans le système du tronc commun on aurait :

le tronc commun.....	190 km.
Troyes-Pargny	83 km.
Pargny-Nancy.....	125 km.
Nancy-Strasbourg	152 km.
	550 km.

Troyes-Dijon	158 km.
	708 km.

On économiserait donc, avec le tronc commun, de 145 à 153 km. dans le cas du tracé de l'Yonne, de 139 à 147 km. dans le cas du tracé de la Seine: c'est-à-dire de 41 à 46 millions dans le premier cas, de 40 à 44 millions dans le second cas, les 3/5 de ces sommes seulement devant être à la charge de l'Etat.

Cette économie n'était-elle pas chèrement achetée?

« Pour atteindre la Lorraine et l'Alsace, écrivait DARU, la voie la plus fréquentée, celle qui unit depuis des siècles politiquement et commercialement la France et l'Allemagne, c'est la vallée de la Marne : c'est par cette vallée que passent aujourd'hui tous les voyageurs et presque toutes les marchandises qui vont vers le Rhin; c'est là que se trouvent la vie et le mouvement des relations du Nord avec l'Est de la France » (ici l'auteur énumérait les villes de la vallée). « Il y a donc, poursuivait-il, en faveur de cette direction, des droits acquis à ménager, des intérêts existants à desservir et en même temps un besoin de circulation réel à satisfaire ».

La ligne de Troyes à Pargny et à Nancy pouvait-elle la remplacer? La négative était trop évidente : cette ligne était extérieure à tout le mouvement de la vallée de la Marne, dépourvue de tout trafic propre, sans un seul centre urbain notable, sans richesse agricole, sans population rurale, sans parcours partiels. La réduction du prix de construction ne serait-elle pas compensée par une réduction plus considérable encore des produits futurs? L'auteur montrait (avec les chiffres de MINARD) que le trafic des voyageurs entre les points extrêmes de Paris et Strasbourg était insignifiant : 17 voyageurs par jour. On ne pouvait donc compter pour

faire vivre la ligne que sur les trajets intermédiaires : « Il fallait de toute nécessité que l'on allât chercher sur le vaste espace compris entre ces deux points les voyageurs et les marchandises là où ils existaient ».

Le comte DARU combattait enfin avec énergie l'argument qui montrait la réalisation du tronc commun comme une mesure provisoire, impliquant nécessairement dans la suite, lorsque les ressources publiques le permettraient, le raccordement direct le long de la vallée de la Marne : « La France, demandait-il, en est-elle réduite à cet état de pénurie qu'elle ne puisse protéger les uns sans tarir pour les autres toutes les sources de leur prospérité? En est-elle réduite à ce point qu'elle se trouve forcée de faire du provisoire en matière de tracé, au lieu d'adopter des mesures permanentes et définitives, et cela, dans le seul but de réduire de quelques millions ses dépenses? Messieurs, prenez-y garde! le provisoire, ici, c'est la ruine d'un grand nombre de citoyens à jamais consommée, c'est ce qu'il y a de plus dangereux. N'entreprenons les chemins de fer que dans la mesure de nos forces : rien de mieux; mais tâchons pour ceux auxquels nous allons appliquer notre travail et nos ressources de prendre des solutions sur lesquelles il n'y ait pas lieu de revenir ».

Quant à l'opinion émise par les députés de la Lorraine, de la Meurthe et du Bas-Rhin dans la plaquette qu'on a analysée ci-dessus, DARU y opposait l'intérêt des départements de l'Aisne et de la Marne à l'amélioration de leurs communications avec l'Est : « On doit ajouter, écrivait-il, que les communications de la Lorraine et de l'Alsace avec le Midi ne sont pas assez importantes pour que le tracé de la ligne de Strasbourg puisse être conçu dans le but de rendre ces communications plus faciles ». Et pour finir, il posait le principe singulièrement juste, dont seule l'influence d'intérêts excentriques avait pu faire dévier :

« La pensée dominante de la ligne de Strasbourg doit être évidemment de desservir le mieux possible la circulation de l'Est à l'Ouest et non pas celle du Nord au Midi ». La solution d'un de ces deux problèmes impliquait nécessairement l'exclusion de l'autre, puisqu'il s'agissait de deux directions absolument opposées. Il fallait savoir ce que le législateur de 1842 avait voulu : avait-ce été la ligne de Paris à la frontière d'Allemagne ou la ligne de la frontière d'Allemagne à la Méditerranée? La question posée dans ces termes,

la réponse s'en suivait nécessairement : elle était la condamnation du tronc commun.

On conçoit que les conclusions de ce rapport aient soulevé l'indignation dans les localités intéressées par le tronc commun, et notamment à Troyes, dont le comité local s'était engagé à fond en faveur de cette combinaison, qu'il jugeait primordiale pour les intérêts particuliers de la ville. Dans une série de lettres, publiées ultérieurement en une plaquette, un avocat troyen, BERTHELIN, membre de ce comité, répondit au comte DARU en reprenant point par point toute son argumentation. On ne s'attardera pas à cette polémique, qui relève beaucoup plus de l'histoire des intérêts particuliers de Troyes que de celle du chemin de fer de Strasbourg, pour s'occuper d'un adversaire autrement redoutable et averti des conclusions du rapport de la sous-commission : Edmond TEISSERENC.

Edmond TEISSERENC tient une place éminente, à côté des PÉREIRE, des FLACHAT et des PERDONNET, dans l'histoire des chemins de fer en France : esprit net, clair, précis — peut-être trop net, trop clair, trop précis et porté à s'embarasser par suite d'opinions préconçues, — mais intelligence ouverte sur l'extérieur, il apporta en France bon nombre d'idées neuves qui contribuèrent au progrès de la science ferroviaire. Partisan convaincu de l'exécution des chemins de fer par l'Etat, TEISSERENC, ancien membre lui-même du corps des Ponts et chaussées, s'était montré l'adversaire très actif de la loi de 1842 dont il avait combattu ouvertement le projet : Au « système rayonnant » de la haute administration il avait opposé le système des « centres intermédiaires » dont le but était de décongestionner les grandes villes ; en même temps, il s'était élevé contre un certain nombre de partis pris entretenus par l'administration des Travaux publics en matière de tracés : en particulier contre les maximums auxquels elle assujettissait les rayons de courbure et l'inclinaison des voies. Il avait vu, pour commencer, refuser toute espèce de crédit à ses idées jugées subversives : par leur hardiesse même, cependant, elles n'étaient pas restées sans écho, et le ministre des Travaux publics avait fini par charger officiellement leur auteur d'aller contrôler lui-même sur place en Angleterre, où l'on était en présence d'un système de lignes ferrées déjà important, l'exactitude de ses assertions. TEISSERENC publia son rapport dans les premiers jours de juillet 1843 (1).

Son travail eut un très grand retentissement : il y appor-

(1) 176.

tait en effet des preuves pertinentes, semblait-il, de l'exactitude de ses thèses. Parmi ses conclusions, une d'entre elles surtout causa une révolution profonde dans les idées précédemment admises : jusqu'alors on avait estimé, que chemins de fer et canaux, non seulement étaient susceptibles de vivre côte à côte, mais même qu'ils devaient se prêter un mutuel concours. On a vu et l'on reverra apparaître cette thèse, que l'union de ces deux voies de communication était destinée à former l'outillage complémentaire nécessaire à l'équipement économique des pays riches ; que le canal transporterait les marchandises lourdes, tandis que le chemin de fer véhiculerait les voyageurs, permettant aux expéditeurs de suivre et de surveiller l'acheminement de leurs envois. TEISSERENC revint d'Angleterre avec des notions toutes différentes prises au sein de l'expérience la plus pratique : il avait pu y constater par lui-même les effets de la concurrence faite outre-Manche aux voies navigables par les nouveaux chemins de fer, bien insuffisamment adaptés pourtant encore au transport des marchandises : g'avait été d'abord les produits de valeur que la voie ferrée avait enlevés aux canaux ; très vite le canal avait été obligé de défendre âprement les marchandises pondéreuses elles-mêmes, en abaissant à l'extrême le coût du transport : cet abaissement avait atteint ici 30, là jusqu'à 50 %. La lutte était devenue si sévère qu'elle avait abouti à la coalition, et, dans les arrangements pris, les transports par eau avaient dû être taxés à 10 % au-dessous des transports par fer parce qu'à égalité de fret le rail l'emportait encore.

L'indice le plus net de la décadence des canaux était, ajoutait TEISSERENC, la chute de leurs titres : celui-ci qui valait 1.080 livres avant l'ouverture des chemins de fer n'en valait plus que 300 ; celui-là était tombé de 302 à 132 ; cet autre de 1.350 à 690 ; d'autres de 300 à 141, de 2.000 à 1.375, etc. TEISSERENC en déduisait que la voie ferrée condamnait la voie navigable à la ruine : que l'on dirigeât les chemins de fer parallèlement aux canaux et c'était ouvrir une guerre inexpiable qui devait aboutir, ou bien à la désertion des canaux par le trafic, ou bien, par l'abandon de tout revenu sur les canaux, à la stérilité des investissements énormes consacrés aux chemins de fer. L'expérience devait montrer qu'il avait raison.

Cette thèse, TEISSERENC ne manque pas de l'appliquer au problème posé par les lignes de Lyon et de Strasbourg :

dans un article très remarquable de la *Revue Indépendante* du 10 septembre 1843 (1), il s'efforce de répondre à l'argumentation du comte DARU en posant les principes généraux qui lui semblent devoir présider au choix des tracés des chemins de fer. Il montre d'abord que l'utilité d'un chemin de fer diffère singulièrement suivant qu'il est appelé à remplacer une route de terre, un canal ou une voie fluviale par la vapeur : dans le premier cas, il y a économie d'argent sur les voyageurs, de temps sur ces mêmes voyageurs et d'argent sur les marchandises; dans le second cas, il y a économie d'argent et de temps sur les voyageurs, mais pas d'économie sur les marchandises; dans le troisième cas, il n'y a que l'économie de temps sur les voyageurs. Ainsi, tandis que la compagnie du chemin de fer jouit des mêmes revenus, les avantages reçus par le public sont essentiellement différents.

TEISSERENC trouve, pour mesurer dans ces trois cas l'avantage du public, les chiffres de 132, 56 et 10 : que si le chemin de fer ruine le canal construit à grands frais, la perte est bien plus grande encore. Ainsi concluait l'auteur, le revenu à attendre d'un chemin de fer, revenu qui faisait la base de l'argumentation du comte DARU, était un signe insuffisant pour déterminer son utilité.

Passant au cas du chemin de fer de Lyon : par la Bourgogne, remarque-t-il, le chemin de fer ne peut rien ajouter au bon marché des transports déjà créé par le canal; par la Seine, le tracé est en dehors de l'action directe des voies d'eau entre Troyes et Dijon et entre Troyes et Vitry. Bien plus, de Vitry à Dijon, après avoir coupé le premier groupe métallurgique de l'Est, le railway enveloppe le septième groupe de Champagne, placé dans une position géographique si défavorable : il sert ainsi les plus réels intérêts économiques. C'est une grossière erreur, insiste-t-il d'ailleurs, de s'imaginer que les chemins de fer seront incapables de transporter les marchandises encombrantes : le chemin de fer d'Alais à Beaucaire, celui de Saint-Etienne à Lyon, ceux de Verviers à Anvers, de Newcastle à Carlisle, de York à Darlington et toutes les lignes allemandes apportent la preuve du contraire :

« Prétendre que les marchandises encombrantes ne circulent pas sur les railways, gênent les chemins de fer plus qu'elles ne leur sont utiles; qu'un chemin de fer ne peut baisser ses tarifs à 0 fr. 08 par tonne et par kilomètre, maximum du péage sur le canal de Bourgogne, parce que les seuls frais de

(1) 177.

traction de locomotive sont de 0 fr. 10 au moins (opinion de la majorité de la sous-commission, pages 131, 133, 135 du travail de M. DARU), c'est accumuler à plaisir inexactitude sur inexactitude, erreur sur erreur; c'est nier tout ce que la pratique démontre, tout ce que l'expérience consacre, non pas seulement en Allemagne, en Angleterre ou en Belgique, mais en France même ». En effet de nombreux chemins de fer français avaient un tarif kilométrique inférieur à 0 fr. 10 : ceux de Paris à Orléans, de Strasbourg à Bâle, de Paris à Rouen, pour ne citer que les plus importants; on l'a dit à propos du vote du canal de la Marne au Rhin, la haute administration avait sous les yeux maints exemples de ce fait.

C'est cet antagonisme que TEISSERENC dégage entre chemins de fer et canaux, qui le conduit à la thèse des troncs communs. Mais cette thèse devient chez lui un système : conçue uniquement d'abord en vue d'éviter l'accolement de la voie navigable et de la voie de fer, elle finira par être défendue pour elle-même. Deux notions lui servent de transition : celle de la justice distributive qui s'oppose à ce qu'une direction dotée déjà d'un canal soit à nouveau dotée d'un chemin de fer, celle d'économie qui doit porter le gouvernement à « combiner les lignes de telle manière que l'ensemble de leurs revenus direct et indirect soit le plus considérable possible »... Le système des troncs communs, soutient-il, est très en honneur à l'étranger : les chemins de fer de Londres à Birmingham en Angleterre, de Bruxelles à Malines en Belgique, de Berlin à Coethen en Prusse, de Vienne à Landenbourg et Olmutz en Autriche, en sont des exemples typiques. C'est qu'on ne saurait trop exagérer leurs avantages : leur formation en Y les rend aptes à servir à un système complet de circulation. La sous-commission craignait « de substituer à deux entreprises fructueuses une ligne unique passant à travers des pays inhabités » : « en général, dit TEISSERENC, pour ne pas dire toujours, l'adoption du principe des troncs communs produira un effet directement contraire, parce qu'elle réunira sur une ligne unique la circulation qui se fût éparpillée sur plusieurs lignes distinctes ».

Au point de vue de l'économie du parcours, voici comment, d'après TEISSERENC, s'établissait le bénéfice à attendre du tronc commun : dans le système des lignes séparées, pour réaliser les trois ordres de relations Paris-Strasbourg, Paris-Lyon, Lyon-Strasbourg, il fallait construire :

Pour la ligne de Paris à Strasbourg :

Paris à Strasbourg par la Marne. 507 km.

Pour celle de Paris à Lyon :

Paris à Dijon par l'Armançon. . . 354 km.

Pour celle de Lyon à Strasbourg :

Lyon à Strasbourg par Mulhouse 348 km.

et ajouter l'embranchement Montereau-Troyes

(Troyes ne pouvant être négligé) 97 km.

1.306 km.

Avec le tronc commun on n'aurait à construire que :

de Paris à Troyes par les plateaux. 165 km.

de Troyes à Strasbourg 360 km.

de Troyes à Dijon 158 km.

693 km.

Cette économie dans la construction, poursuivait TEISSERENC, aurait sa répercussion sur l'exploitation car, à ses yeux, — et en cela, il sacrifiait à l'esprit de géométrie, et cessait à son tour d'être un véritable économiste — pour que les lignes triangulaires obtinssent des revenus égaux à ceux des lignes à tronc commun, il fallait qu'elles appellassent à elles deux fois plus de trafic que celles-ci « ce qui est matériellement impossible, déclarait l'auteur, puisque ces dernières, indépendamment de leur circulation propre, s'attribuent non seulement les transports à grande distance, mais aussi les transports intermédiaires de premier ordre : ceux qui proviennent de l'influence des grandes villes ! »

Mais toute la question était de savoir précisément de quel tronc commun il s'agissait et de quelles lignes triangulaires : le tronc commun était une utile solution s'il était plus, ou au moins autant, susceptible que les lignes triangulaires de bénéficier de ces transports intermédiaires. Celles-ci étaient préférables, si elles desservaient des régions prospères, et celui-là des pays inhabités. Si le comte DARU avait conclu en faveur des premières, c'est qu'il s'était placé, non dans un domaine imaginaire et en raisonnant dans l'abstrait, mais en face du cas concret des lignes de Lyon et de Strasbourg par les vallées et du tronc commun à ces deux lignes par les plateaux. La théorie de TEISSERENC était brillante et ingénieuse; mais l'habileté de l'exposition cachait, comme on l'a vu chez COLLIGNON, chez DAUSSE et chez COURTOIS, l'artifice des conceptions et le caractère sophistique des raisonnements. Sur presque tous les points, l'auteur, en voulant appliquer sa théorie telle quelle au cas des lignes de Stras-

bourg et de Lyon, prêtait le flanc à la critique; car il était évident que, pas plus que le tracé de la vallée de la Seine, le tracé par la vallée de la Marne ne pouvait se passer de chemin de fer; que Reims en particulier, bien plus encore que Troyes, ne pouvait être isolé; et que, du moment qu'on ajoutait l'embranchement Montereau-Troyes à la liste des lignes triangulaires, il fallait ajouter, à tout le moins, la ligne Creil-Reims à la liste des lignes du tronc commun; et qu'encore on ne desservait ni Epernay, ni Châlons, ni Château-Thierry, ni Meaux ni la Ferté-sous-Jouarre, ni aucun point de cette vallée de la Marne autrement plus riche et plus productive que la vallée de la haute Seine.

Il était certainement téméraire de diriger sur un même parcours, quand aucune d'elles n'existait, et une voie d'eau et une voie de fer : c'était une véritable dilapidation de capitaux. Ainsi, en direction de Strasbourg, l'erreur avait été de construire un canal, alors qu'un chemin de fer s'imposait déjà, et l'erreur était peut-être de poursuivre cet ouvrage pour l'unique raison qu'on l'avait commencé; mais, le canal une fois construit ou son achèvement consenti, était-il opérant de s'ingénier à faire passer le chemin de fer par un autre itinéraire que celui d'une voie d'eau qui en définitive desservait les mêmes relations que lui? Pour la ligne de Lyon la chose pouvait être douteuse : entre la vallée de la Seine et celle de l'Yonne, c'était une question de nuances dont l'appréciation était, on l'accorde, difficile; mais pour celle de Strasbourg, il paraissait enfantin de tracer le chemin de fer par des plateaux déserts, par unique souci de ne pas l'accoler à la voie navigable. Les relations économiques empruntent les allées naturelles où s'accumulent les groupements humains : vérité trop évidente pour qu'il fût besoin d'y appliquer la dialectique mathématique; c'était une utopie de s'imaginer que des chemins de fer, conduits suivant d'autres itinéraires que les avenues traditionnelles du commerce et des échanges, modifieraient la répartition de ces groupements, du moment que les circonstances naturelles ne s'y prêtaient pas; il était vain de songer à provoquer artificiellement la modification d'une répartition démographique consacrée par des habitudes séculaires en substituant une révolution au progrès : le comte DARU avait dégagé une véritable loi économique en proclamant, au seuil de son travail, comme premier principe général à observer pour tracer les

nouvelles communications par chemin de fer, la nécessité de les conduire le long des routes les plus fréquentées.

Cette première passe entre partisans des troncs communs et défenseurs des itinéraires distincts n'avait d'ailleurs pas clos la polémique : cette polémique connaîtra au contraire sa phase la plus aiguë au cours des enquêtes de la ligne même de Strasbourg et des discussions que le parlement consacrera à cette ligne l'année suivante.

L'administration de la Guerre avait eu de son côté un mot à dire dans la détermination à prendre au sujet du tracé du chemin de fer de Lyon. Le maréchal SOULT avait, l'année précédente, formellement manifesté le désir d'être consulté : il fut saisi du problème par deux lettres de son collègue des Travaux publics des 26 et 27 avril 1843. A l'inverse de ce qu'il avait fait dans les directives qu'il venait de donner pour les enquêtes locales, LEGRAND traita explicitement dans ces lettres de la question du tronc commun : il exposa comment l'adoption d'un tronc commun résulterait du choix du tracé de la Seine ou de celui de l'Aube ; mais il ne dissimula pas que, pour la ligne de Strasbourg, ses préférences allaient ailleurs : la solution était à ses yeux le tracé Creil-Compiègne-Soissons et Reims, qui réalisait au surplus, non moins que celui qui passait par Troyes ou Brienne, les avantages des troncs communs, le tronc commun étant dans ce cas la section Paris-Creil. En transmettant au Comité des fortifications les lettres de l'administration civile, le ministre de la Guerre y donna son plein assentiment et marqua comme LEGRAND que ses préférences personnelles allaient au tracé circulaire.

Le Comité, dans sa réunion du 2 mai, fut loin de se rallier à cette opinion (1). Après avoir choisi pour la ligne de Lyon le tracé de l'Yonne, il précisa que le tracé de la ligne de Lyon ne devait préjuger en rien celui de la ligne de Strasbourg : ces deux tracés devaient être déterminés sous l'empire de considérations distinctes. En ce qui concernait la ligne de Strasbourg, l'économie qu'on semblait escompter du tronc commun Paris-Creil lui paraissait devoir être peu considérable, sinon nulle ; au point de vue de la défense, la partie comprise entre Soissons et Châlons serait, pensait-il, plus exposée aux conséquences d'une invasion que si, conformément à ses avis antérieurs, ce tracé suivait la rive gauche de la Marne... Il y ajoutait une idée extrêmement intéressante : au point de vue militaire, exposait-il en substance, le système des troncs

(1) 1262.

communs était un contre-sens; au lieu de restreindre le nombre des embarcadères dans Paris, il fallait au contraire les multiplier afin d'éviter les embouteillages, dus soit à l'importance des effectifs à embarquer, soit à des accidents toujours à prévoir, rendant momentanément une gare inutilisable. Le Comité n'insistait d'ailleurs pas outre mesure pour la ligne de la Marne si, par ailleurs, des considérations d'ordres civil et financier imposaient les vallées de l'Oise et de l'Aisne, la véritable communication militaire entre Paris et Strasbourg demeurant, à son avis, le chemin de fer Paris-Dijon-Mulhouse, désormais acquis sans contredit au pays, en vertu de la loi du 11 juin 1842.

Ce fut occupée par ces discussions et par ces polémiques que l'année 1843 s'écoula. Comme en 1841, on se sentait à la veille de décisions importantes : les études des grandes lignes étaient partout terminées; les enquêtes sur la direction de Lyon comme sur celle du Nord étaient ou achevées ou en voie de l'être; celles de la ligne de Strasbourg n'avaient pas encore eu lieu, mais tous les éléments étaient réunis pour leur ouverture. En fait, elles allaient se poursuivre au cours du printemps 1844 : les polémiques engagées en 1843 à propos du tracé du chemin de fer de Lyon se développeront librement, cette fois, sur tous les itinéraires.

CHAPITRE III

LES ENQUÊTES SUR LA LIGNE DE STRASBOURG ET LA PREMIÈRE COMPAGNIE (1844)

L'année 1844 était destinée à être décisive pour la ligne de la frontière d'Allemagne : le parlement allait enfin fixer définitivement son itinéraire légal; l'administration devait entreprendre sa construction sur tout son parcours; il ne s'en faudra même que d'un incident d'ordre politique pour que sa concession soit autorisée; mais cet échec ne fera que remettre à un temps très prochain une amodiation indispensable aux intérêts du pays.

Pourtant au début de cette année, quelle que fût l'effervescence qui animait la spéculation en faveur des chemins de fer, bien téméraire eût été celui qui eût pronostiqué un pareil résultat : seule de toutes les grandes lignes classées en 1842, la ligne de la frontière d'Allemagne est en effet complètement délaissée par les capitaux; alors que le chemin de fer du Nord et que celui de Lyon attirent les spéculateurs, stimulent l'esprit d'entreprise par l'appât de bénéfices évalués à très haut prix, voire à trop haut prix, le chemin de fer de l'Est ne semble devoir réserver que des mécomptes; il apparaît surtout comme un chemin stratégique, sans apparence d'intérêt commercial. On estime que seul, l'Etat est susceptible de l'entreprendre et de le mener à bien. Cette appréhension pèse de tout son poids sur l'avenir de cette ligne déshéritée, pour laquelle il semble tout à fait impossible de trouver une compagnie. Aussi, quand, par une lettre circulaire du 1^{er} février 1844 (1), le sous-secrétaire d'état des Travaux publics prescrivit l'ouverture des enquêtes pour la partie du tracé comprise entre Paris et Nancy, il était permis de penser qu'il ne s'agissait là que d'une procédure administrative, sans con-

(1) 1629.

séquence importante quant à la construction effective du chemin de fer.

On allait en juger très vite autrement. L'importance de la ligne du Rhin au point de vue politique et commercial avait frappé en effet bon nombre d'esprits, qui se préoccupaient à juste titre de la sorte d'impopularité qui en retardait l'entreprise. Le baron DE BOURGOING continuait à se faire l'actif propagandiste de cette ligne, où il voyait à la fois une défense contre les projets d'outre-Rhin et une réponse à l'activité étrangère. Le comité formé par les députés de l'Est pour enlever la dotation du chemin de fer de Strasbourg en 1842 ne s'était pas dissout. L'idée vint à ses membres de lui donner une forme et une action plus concrètes, en le constituant en compagnie. On se rapprocha du comte MOLÉ et du maréchal GÉRARD, qui s'en étaient montrés les protecteurs éclairés.

Les compagnies des chemins de fer de Rouen et du Havre, particulièrement intéressées au prolongement de leurs rails vers l'Europe centrale et l'Alsace, entrèrent dans la combinaison par plusieurs de leurs administrateurs : notamment William REED et DE L'ESPÉE. A l'instar de ces compagnies, on obtint le concours des capitaux britanniques : pour se les acquérir on accepta comme ingénieur en chef pendant la durée des travaux Robert STEPHENSON — le fils de l'illustre STEPHENSON — et on s'engagea même à ne pas le remplacer sans l'accord des administrateurs anglais. La compagnie fut fondée à 70 millions (1) : 40 millions furent souscrits à Londres ; les 30 millions demandés en France furent couverts en deux heures par les maisons ROTHSCHILD, HOTTINGUER, MALLET, FOULD, etc., et, au cours du mois de mars, la compagnie, définitivement formée, put présenter une soumission régulière à l'administration des Travaux publics. Le ministre s'était intéressé lui-même à cette initiative : il promit de présenter aux chambres un projet de loi fixant les conditions du bail d'une manière favorable à la compagnie.

La personne de son chef rendait, il faut le dire, celle-ci *persona gratissima* auprès des pouvoirs publics ; mais, bien loin d'y avoir eu cette collusion que dénoncera l'opposition, il semble que les membres de la compagnie MOLÉ aient agi dans un véritable esprit d'intérêt public, et que la collaboration qui s'établit entre eux et le gouvernement ait eu beaucoup plus pour objet de faire aboutir la concession d'une

(1) 1555.

ligne dont personne ne voulait, que de réaliser une profitable opération financière.

Dès lors qu'une société existait, et une société dotée de tout le crédit et de toute l'autorité que lui procuraient des personnalités telles que le comte MOLÉ, le maréchal GÉRARD, CHEVANDIER DE VALDRÔME, pairs de France; MAGNIER DE MAISONNEUVE, BENOIST, DEL'ESPÉE et le banquier GANNERON, députés, sans compter un comité anglais fort solidement constitué, le déroulement des formalités des enquêtes allait exciter une plus vive attention. Comme il était normal, le crédit des administrateurs entraîna un véritable engouement du public : la haute société se jeta sur les titres de la compagnie; les promesses d'actions firent prime.

Les tracés soumis aux enquêtes étaient ceux-là mêmes dont on a suivi les études : le premier comprenait l'ancien tracé DAUSSE amendé, avec la variante des plateaux de la Brie et la variante de la vallée de la Marne; le second était le tracé circulaire par Creil, Reims, Sainte-Menehould et Arnaville; le troisième était le fameux tracé du tronc commun par la Seine ou l'Aube.

La compagnie MOLÉ était ouvertement favorable au tracé de la vallée de la Marne. C'était un gros atout pour les intérêts groupés autour de cette vallée. Tout l'effort des autres intérêts, à Reims, à Metz et à Troyes, allait se porter contre cette direction : on assistera à une véritable bataille des localités. Encore une fois, l'ordre que l'on a été astreint d'introduire dans ce récit nuira à la physionomie mouvementée et incohérente du combat; il appartiendra au lecteur de restituer par un effort d'imagination l'enchevêtrement des événements.

Reims surtout se montre singulièrement active. La possession du chemin de fer est pour elle l'enjeu d'une situation économique considérable au centre de tout un nœud de communications : c'est presque — elle en a conscience — la restauration de Reims capitale. Aussi envoie-t-elle ses représentants plaider partout : devant les commissions d'enquêtes, les municipalités, les chambres de commerce. On les voit à Rouen, au Havre, à Paris, à Versailles, à Metz, à Bar-le-Duc. Son activité est d'autant plus grande que sa position est d'ailleurs plus fragile : métropole d'un département dont elle n'est pas la capitale administrative, elle ne tient pas dans ses murs les organismes délibérants; bien plus : sur cinq arrondissements que compte le département de la Marne, deux seulement sont intéressés au tracé; si sa municipalité est homogène, sa

chambre de commerce ne l'est pas : Epernay y compte des délégués; enfin, la majorité des villes avec lesquelles Reims fait bloc en faveur du tracé circulaire, appartiennent à un autre ordre d'intérêts que celui qui la rattache elle-même à Strasbourg et à l'Est : Compiègne, Soissons et, plus au Nord, Saint-Quentin, Laon, regardent vers Lille et non pas vers le Rhin. Reims est isolée, en l'air.

Aussi, dès le début, est-on à Reims en état de rétivité à l'égard de ce qui se décide à Châlons (1) : le préfet désigne-t-il les membres de la commission d'enquête, et Reims se plaint d'être négligée; elle trouve que le nombre des représentants qui lui a été réservé est insuffisant : elle n'en compte que 3 sur 13; 4 membres seulement y représentent son arrondissement. Ceux des rémois qui jugent que la cause de Reims est insoutenable et qu'il serait plus sage de se rallier au tracé rival sont traités de défaitistes par leurs concitoyens : on les voue à la vindicte publique; un journal écrit-il que rien ne serait tout de même perdu si le tracé de la vallée de la Marne était voté, puisque Reims lui serait reliée par un embranchement : il perd des abonnés. Reims oppose délibération à délibération : le Conseil municipal d'Epernay, dans sa séance du 8 février (2), a traité sévèrement les tracés de la Seine et de l'Oise : il y a vu l'œuvre de l'esprit de localité, la même tendance à ses yeux que celle qui avait inspiré en 1841 le tracé indirect par Dijon; l'assemblée municipale rémoise, le 22 février, vote l'impression du mémoire PAYEN et THIRION, retire l'offre de 200.000 francs faite le 8 décembre 1841 en faveur du tracé de la Marne et offre un million pour le tracé de l'Aisne (3).

Mais ces mesures, on s'en rend compte, sont insuffisantes; en face de la compagnie MOLÉ, hostile au tracé circulaire, on demeurera sans défense tant qu'on ne lui aura pas opposé une compagnie concurrente. Déjà des listes de souscriptions ont été ouvertes dans l'arrondissement de Soissons : le 30 mars, 105.000 francs se trouvent déjà réunis. On estime qu'il faut 15 millions pour constituer une compagnie fermière; mais il faut se presser : les officieux *Débats* ne prétendent-ils pas nier la nécessité des enquêtes sur les tracés rivaux de celui de la vallée de la Marne ! Le ministre lui-même fait hâter maintenant les formalités administratives, afin de pouvoir déposer son projet de loi assez tôt au cours de la session pour en assurer la discussion : il fallait en effet, pour garder les

(1) Sur toute l'activité rémoise, voir 1096 à 1149. — (2) 251. — (3) 1275.

apparences, que la majorité au moins des commissions d'enquête eussent rendu leur avis au moment où le parlement serait saisi de la question. A Reims, cette précipitation est interprétée avec raison comme un signe défavorable aux intérêts locaux : le Conseil municipal dans sa séance du 8 avril en délibère. Il lui apparaît opportun de faire une opposition plus vigoureuse encore aux projets gouvernementaux dictés par la soumission MOLÉ ; il revient sur ses délibérations antérieures et décide que, pour le cas où le gouvernement établirait à ses frais les travaux d'art et la pose des rails du chemin de fer de Strasbourg en concédant l'exploitation à une compagnie fermière, une somme de 1.500.000 fr. est immédiatement affectée par la ville de Reims à la garantie d'un minimum d'intérêt à 3 % pendant 15 ans sur les cinq premiers millions d'actions qui seront reçus à Reims ; il vote en même temps une somme de 15.000 francs, somme énorme pour l'époque, pour les frais de défense du tracé via Reims. On se préoccupe sans désespérer de réunir ces 5 millions : le 10 avril le maire convoque les principaux habitants en conférence à l'effet d'aviser aux mesures à prendre pour former une compagnie qui soumissionnerait la ligne. Le 11, cette conférence publiait la proclamation suivante à la population (fig. 16) :

« Le maire de Rheims à ses concitoyens.

« Habitans de Rheims !

« La question des chemins de fer va recevoir une solution.

« De Paris à Nancy deux tracés sont en présence : l'un par la vallée de la Marne, l'autre par la vallée de l'Aisne passant par Rheims.

« Avant dix jours les chambres seront appelées à se prononcer entre ces deux lignes.

« Une compagnie anglo-française a soumissionné le tracé par la vallée de la Marne. Opposons à cette compagnie de spéculation une compagnie française ayant un intérêt durable, réel et sérieux.

« Usant du bénéfice de la loi du 11 juin 1842, formons une compagnie fermière et sollicitons l'exploitation de la ligne qui nous intéresse.

« La compagnie rivale demande une concession de 47 ans.

« Nous ne demandons qu'un bail de 15 ans.

« En présence d'un tel avantage, le gouvernement et les chambres ne peuvent hésiter à se prononcer en faveur de notre tracé : il a pour lui les intérêts généraux, commerciaux et militaires, l'extrême facilité de son établissement, les rapports multipliés du nord avec l'est et les intérêts de deux villes importantes : Rheims et Metz.

« Quinze millions sont nécessaires pour la constitution de la compagnie fermière : Rheims représente le tiers des intérêts engagés.

« Déjà l'arrondissement de Soissons a réuni plusieurs millions de souscriptions; Compiègne s'en occupe activement; Metz surtout s'y intéresse et nous donne le concours le plus actif.

« Rheims, la ville la plus intéressée à l'adoption du tracé par la vallée de l'Aisne, ne restera pas en arrière.

« Une souscription de cinq millions en 10.000 actions de 500 francs chacune vient d'être ouverte.

« Elle ne sera définitive qu'après le vote favorable des chambres et les souscripteurs ne seront tenus de verser quant à présent que le dixième de leurs souscriptions.

« Des listes permanentes sont ouvertes à la sous-préfecture, à la mairie et au comptoir d'escompte ; des commissaires spéciaux les porteront à domicile; nous invitons tous les bons citoyens à s'y inscrire.

« Le conseil municipal a consacré quinze cent mille francs à garantir aux porteurs de ces actions un minimum d'intérêt de 3 % pendant la durée du bail.

« Ces cinq millions d'actions, Rheims doit les réaliser sous peu de jours si elle ne veut pas être déshéritée de son plus puissant élément de prospérité.

« Habitans de Rheims, il s'agit de la valeur de vos propriétés, de votre commerce, de votre avenir !

« Répondez à l'appel de vos magistrats municipaux. Secondez leurs efforts !

« Rheims, le 11 avril 1844.

« Le maire,

« Signé : DE SAINT-MARCEAUX ».

Le soir même le premier million était souscrit.

En même temps, Reims met en mouvement tout ce qu'il peut y avoir de députés intéressés, soit politiquement, soit à raison d'intérêts électoraux, à faire échec aux projets du gouvernement : un groupe de parlementaires de l'Aisne, des Ardennes, de la Marne, du Nord et de l'Oise, ayant à leur tête le chef de l'opposition Odilon BARROT, fait, fin avril, une démarche auprès des ministres des Travaux publics et de la Guerre. Le premier, DUMON, ne dissimule pas l'importance qu'a pour lui la soumission de la compagnie MOLÉ; quant au maréchal SOULT, son parti était pris : il n'avait plus d'études à attendre ni d'examen à faire; il n'y avait aucun doute : c'était la ligne de l'Oise et de l'Aisne qu'il considérait comme la plus satisfaisante au point de vue stratégique ; c'était là la solution qu'il soutiendrait comme ministre de la Guerre; mais comme président du Conseil, il serait obligé de suivre l'avis de la majorité. A toutes fins

utiles, Reims constituè un avocat pour la défendre à Paris.

Détail amusant, on est très fort ému à Reims d'un bruit qui court dans le département : on répète à Epernay qu'on va procéder à des expériences d'application du système atmosphérique entre Reims et Epernay. Le tracé s'y prête, car ce procédé éviterait la percée de la montagne de Reims. Informations prises, il s'agissait d'un raconter sans aucun fondement : les journaux de Reims s'empressent d'en révéler le caractère tendancieux. C'était une plaisanterie lancée, disent-ils, pour détourner Reims du tracé circulaire. Le calme renaît.

Pendant ce temps, le Conseil municipal de Châlons-sur-Marne, le 2 avril 1844, discutant le mémoire de PAYEN et THIRION, avait conclu à l'adoption du tracé direct par la Marne et l'Ornain; la commission d'enquête départementale s'était elle-même réunie à Châlons-sur-Marne (1) : les tracés concurrents de l'Aisne et de la Marne s'y étaient affrontés en champ clos, et la lutte avait été d'autant plus chaude que les plus ardents y étaient en minorité. D'abord l'opposition tenta, comme il est habituel en pareil cas, d'obtenir un ajournement : elle prétendit que la commission était insuffisamment éclairée, qu'en particulier les dossiers des tracés étudiés par les ingénieurs en chef DEBOUT et DAUSSE étaient incomplets. La manœuvre échoua; la commissoin passa outre : le 21 avril on examina l'affaire au fond. Les délégués des arrondissements de Reims et de Sainte-Menehould firent une belle défense : avantages stratégiques pour le système de protection de toute la frontière du Nord-Est; communication plus courte et meilleure pour les relations commerciales entre tout le littoral de la Manche depuis le Havre jusqu'à Dunkerque, et la frontière de la Suisse et de l'Allemagne centrale; importance des villes de Reims et de Metz; économie de 19 km. de voie à construire(2); populations plus nombreuses (mais c'était également la prétention du tracé rival); absence de souterrain sans compter les traversées de vallées si fréquentes dans le tracé de la Marne; économie notable dans les frais de construction; le tracé circulaire

(1) 236.

(2) Se décomposant ainsi :

Paris-Vitry par Châlons ...	206km760	Creil-Nancy par Reims.	340km000
Vitry-Nancy par Loxéville .	140, 556	Embranchement de Châlons	
Frouard-Metz	47, 900	et Saint-Mihiel	22, 640
Embranchement de Meaux et		Arnaville-Metz	16, 910
son raccordement	3, 200		
	398, 416		379, 550

16 d. 1/2 chaque
 16 d. 1/2 chaque en 1781.
 16 d. 1/2 chaque en 1782.
 16 d. 1/2 chaque en 1783.
 16 d. 1/2 chaque en 1784.
 16 d. 1/2 chaque en 1785.
 16 d. 1/2 chaque en 1786.
 16 d. 1/2 chaque en 1787.
 16 d. 1/2 chaque en 1788.
 16 d. 1/2 chaque en 1789.
 16 d. 1/2 chaque en 1790.
 16 d. 1/2 chaque en 1791.
 16 d. 1/2 chaque en 1792.
 16 d. 1/2 chaque en 1793.
 16 d. 1/2 chaque en 1794.
 16 d. 1/2 chaque en 1795.
 16 d. 1/2 chaque en 1796.
 16 d. 1/2 chaque en 1797.
 16 d. 1/2 chaque en 1798.
 16 d. 1/2 chaque en 1799.
 16 d. 1/2 chaque en 1800.



Pardevant M^{rs} Ferdinand Leclerc Duclos et son
 Collègue, e. d'office à Paris, soussigné,

Ont Comparu,

M^r Mathieu Louis Comte Moëlle, pair
 de France, Grand Croix de la Légion d'honneur & demeurant à
 Paris en son hôtel rue du faubourg St. Honoré N^o 99.

M^r Maurice, Étienne Comte Genard, maréchal de
 pair de France, Chancelier de la Légion d'honneur Grand Croix d'or.
 ordre, N^o demeurant à Paris à la Grande Chapellerie.

M^r Auguste Victor Hippolyte Ganneron, commandeur de
 l'ordre royal de la Légion d'honneur, membre de la chambre des Députés
 et du conseil général de la Seine, demeurant à Paris
 rue Blaise M^{rs} 15.

Agissant tant en son nom personnel que comme l'un des

autorisation.

n'accolait pas deux voies de communications concurrentes, enfin il réaliserait la jonction Paris-Strasbourg beaucoup plus tôt.

Ces arguments furent rejetés par la majorité. Examinant la situation particulière de Reims, elle constata que, si cette ville avait à perdre au tracé de la vallée de la Marne pour ses communications avec Strasbourg, la différence n'était que de 11 km., c'est-à-dire de moins d'un quart d'heure; par ailleurs, MARINET l'avait déjà montré dans son mémoire, le tracé de la vallée de la Marne favorisait ses relations avec Paris : de Paris à Reims par Creil il y avait 192 km.; par la vallée de la Marne, l'embranchement étudié par MARINET avait 34 km. 908 et la ligne principale 154 km. 357, soit au total 189 km. 265. Le léger avantage ainsi acquis sur la direction de Strasbourg se trouvait par ce fait compensé et ne pouvait, en outre, entrer en comparaison avec les inconvénients stratégiques et commerciaux que la commission voyait au tracé circulaire. Quant aux prétendus inconvénients de la juxtaposition du chemin de fer et du canal, ces inconvénients subsistaient aux yeux de la commission, du moment que les deux voies n'étaient pas tellement éloignées et qu'elles avaient même point de départ et même point d'arrivée. Entre les deux variantes de Sainte-Menehould ou de la vallée de l'Ornain, la commission se porta sur cette dernière, le tracé par Sainte-Menehould ne desservant ni Vitry, ni Bar-le-Duc, ni Commercy, ni Toul.

On conçoit qu'un tel avis n'ait pas fait les affaires des rémois. La majorité de la commission d'enquête avait eu le tort de ne pas rendre compte, dans le procès-verbal des délibérations, de l'avis de la minorité; les membres de celle-ci avaient en conséquence refusé de le signer; ils s'empressèrent ensuite de faire opposition à la publication de ce document qui, prétendaient-ils, n'était qu'un habile plaidoyer en faveur du tracé par la vallée de la Marne et non un compte-rendu impartial de la discussion.

Cependant les souscriptions ouvertes dans les départements de l'Aisne, de l'Oise et dans l'arrondissement de Reims continuaient d'affluer : le Conseil municipal de Compiègne avait pris pour 1 million d'actions; les engagements des particuliers s'élevaient dans cette ville à 300.000 francs, On avait réuni 1.995.400 francs à Soissons, 3 millions à Reims; le Conseil municipal de Soissons s'était inscrit pour 500.000 francs.

Les délibérations prises au cours des enquêtes dans ces départements apportèrent quelque atténuation à la déception, pourtant prévue, causée par le vote de la commission de la Marne; partout, unanimité en faveur du tracé circulaire : à la commission d'enquête de l'Oise réunie le 25 avril, à Compiègne, à Clermont, à Senlis, à la Chambre de commerce de Beauvais dans sa séance du 20.

Dès le 22 avril, le *Journal de Rheims*, sentant la partie perdue, commence à battre le rappel en faveur de l'ajournement : ce sera le grand ressort de la campagne politique. Une démarche officielle est tentée auprès du roi qui, on le sait, penche personnellement du côté du tracé circulaire. L'audience a lieu le 25 avril : le souverain se montra aimable et, bavard à son habitude, fit voir qu'il n'ignorait rien de toute l'affaire.

Deux jours avant, une soumission en bonne forme avait été déposée au ministère des Travaux publics au nom de la compagnie fermière, dont les dispositions statutaires avaient été publiées le 21 (1). Les démarches réitérées faites à Paris semblent porter leurs fruits; le ministre des Travaux publics paraît fléchir dans sa décision première; le comte MOLÉ lui-même, recevant les délégués des départements intéressés au tracé circulaire, fait entendre des paroles qui prouvent au moins que tout n'est pas perdu : « Il n'avait pas encore eu l'occasion d'apprécier toute l'importance de la ligne par Compiègne, Soissons et Rheims; les arguments qui viennent d'être développés devant lui ont la plus haute portée; ils sont tellement graves à ses yeux que *s'il avait à se prononcer comme membre du gouvernement, il hésiterait beaucoup*; d'ailleurs, comme l'intérêt général doit être avant tout sauvegardé, il suspendra toute démarche tendant à hâter la présentation du projet qu'il a soumissionné ». De fait, le comte MOLÉ insiste auprès du gouvernement pour que rien ne soit négligé dans l'instruction de l'affaire et qu'on ne décide pas en aveugle. A Châlons-sur-Marne on est furieux de ces déclarations, dont on conteste l'exactitude (2).

Le 15 mai 1844, le gouvernement dépose sur le bureau de la Chambre, en même temps que le projet de loi du chemin de fer de Tours à Nantes, celui de la ligne de Paris à Strasbourg. La nouvelle en parvient dès le lendemain dans l'Oise, dans l'Aisne et à Reims : on y apprend que le ministre n'a

(1) 288. (2) 1153.

rien changé à ses projets et que le tracé choisi, les enquêtes n'étant pas encore terminées, est le tracé de la vallée de la Marne. A la consternation première succède la colère la plus folle :

« La désaffection de l'industrie vis-à-vis du gouvernement, s'écrie le *Journal de Rheims*, serait un symptôme de la plus haute gravité. Or, nous devons l'avouer, insensiblement Rheims se désaffectionne du gouvernement. Que le gouvernement y prenne garde: quand de telles dispositions se propagent dans le corps de la nation, la force se retire du gouvernement; on a été fort contre les émeutes : on est impuissant contre la désaffection publique, et alors, pour succomber, on n'a pas même besoin des trois jours de l'indignation d'un peuple : son indifférence suffit ».

A Soissons on déclare que, si le chemin de fer ne passe pas par Soissons, l'arrondissement sera à tout jamais inféodé à l'opposition; Compiègne traite d'immoralité la réunion des capitaux français et anglais : la réussite de la compagnie MOLÉ devait « peupler la France d'espions anglais, de travailleurs étrangers qui mangeraient le pain si nécessaire à nos ouvriers ».

Au cours de ses démarches et de cette polémique, Reims avait constamment avancé que, sur cette question, ses intérêts étaient solidaires de ceux de Metz. Quelle position avait-on pris à Metz au cours des enquêtes? Sans doute s'y prononcera-t-on pour le tracé circulaire, mais ni avec la même conviction, ni avec la même unanimité, ni avec la même continuité qu'à Reims. On irait jusqu'à accepter d'être greffé sur le tracé direct par la vallée de la Marne, pourvu seulement que ce fût à titre de bifurcation et non pas d'embranchement. Ce que l'on craint, c'est la concurrence de Strasbourg, et Strasbourg d'ailleurs le rend largement. Mais surtout, le but de la politique messine est d'être relié à Sarrebrück : il n'y a pas de démarche, de sollicitation que l'on ne tente sans faire valoir et défendre cette relation désirée et recherchée depuis tant d'années. Metz d'ailleurs se trouvait en dehors du tracé classé par la loi de 1842; mais il n'était pas douteux que les chambres consacraient, avec un nouveau projet sur le chemin de fer de la frontière d'Allemagne, sa jonction à la ligne principale : le ministre de la Guerre considérait en effet cette jonction comme d'une importance primordiale.

Examinant dans sa séance du 30 mars 1844 comment

Metz pourrait être réunie à Paris, la Chambre de commerce de la Moselle trouvait (1) :

que par le Rupt de Mad et la Marne..	la distance était de 336 km.
par Lérrouville et le Rupt de Mad.	— 371 km.
par Frouard, Vitry, Sézanne	— 375 km.
par Arnaville, Reims et Creil ...	— 387 km.
par la vallée de la Marne et	
Frouard	— 388 km.
par la vallée de la Seine et	
Frouard	— 439 km.

Donc, à ne considérer que la distance, c'était, la Chambre le reconnaissait sans difficulté, le tracé du Rupt de Mad et de la Marne qui l'emportait. Mais, au point de vue commercial, l'intérêt de Metz était, disait-elle, de voir rétablie la voie naturelle que suivait, d'après elle, la plus grande partie des marchandises qui alimentaient le commerce messin : la voie naturelle qui reliait Metz à la fois avec Paris, les ports de l'Ouest et du Nord de la France et avec les provinces du Rhin et Mayence, Mannheim, Francfort, Halle, Leipzig, Dresde, Berlin, etc...; en un mot l'antique voie romaine : « communication dont Napoléon avait si bien senti l'importance qu'il avait voulu la rétablir, en construisant la grande ligne de Metz à Mayence ».

Cette voie naturelle, la Chambre de commerce la dénommait justement la « ligne des ports »; elle la considérait comme la ligne « essentielle » du transit avec l'Allemagne : « C'est elle », disait-elle, « qui est appelée à lutter contre la redoutable concurrence de la ligne d'Anvers et d'Ostende à Cologne et Halle. Eh bien ! la ligne de Creil, Rheims, Arnaville et Metz abrège de 136 km. les communications entre Dunkerque, Calais, Boulogne, Lille, Douai, Arras, Amiens et les états de l'union allemande; elle abrège de 45 km. les communications entre Rouen et le Havre et ces mêmes états, si l'on compare cette ligne à celle que l'on propose de tracer par la Marne et Frouard. Mais, bien plus, ces mêmes ports et villes du Nord se trouvent rapprochés de Strasbourg par la ligne de Rheims-Arnaville de 74 km. Il est vrai que la distance de Strasbourg au Havre est augmentée de 20 km.; mais cette différence est insignifiante et ne représente qu'une demi-heure sur tout le parcours. » A moins donc que délibérément le gouvernement ne veuille « par une exclusion injuste et par une préférence inouïe détourner en faveur d'autres centres de population », c'est-à-

(1) 266.

dire Strasbourg, « des avantages acquis à Metz, c'est ce tracé circulaire qu'il devra choisir. »

Metz profite de l'occasion pour faire valoir tous les anciens griefs qu'elle tire du spectacle de sa déchéance : n'était-elle pas autrefois précisément le grand emporium du commerce de l'Europe centrale ? N'était-elle pas sur la route directe des Allemagnes, aussi bien celle du Nord que celle du Centre ? Elle voyait passer les ambassadeurs qui se rendaient de France aux cours germaniques et ceux qui en venaient pour aller à Versailles. De cette décadence, les causes étaient les traités de 1815 qui avaient rapproché la frontière politique, et, surtout, les lois de douane qui avaient pour ainsi dire, par le jeu des repréailles tarifaires, muré tout le pays messin en lui fermant ses débouchés traditionnels ; par-dessus tout cela, la création du canal du Rhône au Rhin avait détourné les marchandises du Midi de la voie traditionnelle de la Moselle pour les porter vers Strasbourg, qui était ainsi devenue leur point d'expédition pour l'Allemagne. C'était en nourrissant ce ressentiment contre la métropole alsacienne qu'on espérait à Metz, par le tracé indirect, échapper à sa sujétion et récupérer enfin les larges débouchés d'antan.

On l'a dit : obtenir le rattachement de Metz à la ligne de la frontière d'Allemagne n'était pas en cause ; la compagnie MOLÉ consentit rapidement à se charger de l'embranchement de Metz comme de l'embranchement de Reims (1) ; obtenir le tracé circulaire était une entreprise plus hasardeuse, et de nombreux esprits estimaient politique de se rallier franchement au tracé de la vallée de la Marne, en demandant la bifurcation, soit par Sainte-Menehould, soit tout au moins par Saint-Julien et Arnaville. « Le certain existe, écrivait-on au préfet de la Moselle, la circonstance est toute favorable ; l'opinion adopte avec chaleur la ligne proposée ; la compagnie est sérieuse, habile en pratique, puissante et va se présenter avec tout ce qu'il y a d'entraînant dans le grand mot d'intérêt national ; enfin, plus ou moins heureusement, nous aurons notre lot... Que si au contraire les raisons qui seraient données par une compagnie rivale étaient suffisantes seulement pour provoquer un examen ultérieur, la conséquence probable, c'est un ajournement, et alors nous retombons dans le vague de l'avenir : qui sait ce qui adviendra, qui sait si dans quinze ans nous aurons le chemin de fer de l'Est ! La loi qui va être rendue, il ne faut pas se dissimuler, va engager l'Etat pour

(1) Voir 1631, 1632.

des sommes énormes. Les chemins du Midi seront votés, ceux du Nord aussi : la ligne de l'Est arrivant en même temps, il va sans dire qu'elle est aussi acceptée; mais supposons que ce chemin soit ajourné : alors qu'arrivera-t-il? Les députés dotés aviseront subitement qu'il y a suffisamment d'argent engagé; la réflexion leur imposera des idées d'économies qu'ils n'avaient pas lorsque leur intérêt de pays était aussi en jeu : et alors, adieu le chemin de fer de l'Est! ».

Metz avait encore à compter avec l'opposition des autres départements. Une véritable coalition se forme entre les députés du Bas-Rhin, de la Meurthe, de la Meuse, et les représentants des arrondissements desservis par la vallée de la Marne; sans doute est-elle sans danger pour l'embranchement de Metz : on veut même cet embranchement s'il se fait à Frouard, parce que par là il réalise — en profitant à Nancy — la fameuse liaison Sarrebrück-Strasbourg, jetée sur le papier par les mulhousiens en 1833; mais on en appréhende la prolongation sur Sarrebrück; on irait jusqu'à préférer le tronçon commun par Troyes pour éviter la ligne de Sarrebrück. MAGNIER DE MAISONNEUVE, député de Strasbourg, proclame tout haut à qui veut l'entendre « qu'il est député de Strasbourg, qu'il s'agit d'un chemin de Strasbourg et pas d'autre chose, et qu'il fera tout au monde contre un chemin à la frontière par Metz, que ce serait déshériter Strasbourg »... Cette expression est d'ailleurs tellement dans l'esprit des strasbourgeois, qu'on la trouve répétée identiquement par la commission d'enquête du Bas-Rhin dans sa séance du 13 avril : « Ce tracé circulaire, lit-on dans son procès-verbal, tendrait à déshériter Strasbourg du transit du Havre sur l'Allemagne, qui s'opèrerait par Lille et les chemins de la Belgique : Strasbourg, déjà menacée dans son existence commerciale par les chemins de fer badois et par celui qui est projeté entre Mannheim, Sarrebrück et Metz, verrait sa ruine s'accomplir par l'achèvement de la grande ligne commerciale de l'Océan au Rhin » (1).

En attendant, Metz ne se fait pas faute d'agir : le receveur général de la Moselle, LUCY, de passage à Paris, suit la marche des affaires et écrit presque journellement au préfet; il essaie d'obtenir de la compagnie MOLÉ un engagement quant à la prolongation de l'embranchement jusqu'à Sarrebrück; on lui donne de bonnes paroles, mais point d'assurances. Le marquis DE PANGE, conseiller général, tente de son côté une démarche

(1) 239.

auprès du baron James DE ROTHSCHILD : au cours d'une conversation mondaine chez le prince DE LIGNE, il lui touche deux mots de la possibilité de fonder une compagnie concurrente de la compagnie MOLÉ; mais le financier se borne à répondre qu'il ne va jamais sur les brisées de personne. PANGE remet quand même un mémoire, que le banquier accepte poliment : mais les choses en restent là. La députation de la Moselle fait une nouvelle démarche auprès du ministre DUMON : dans un mémoire approuvé par elle, le général ARDANT (1) fait valoir tout l'intérêt qu'a Metz à la ligne de Creil-Soissons-Reims-Sainte-Menehould-Arnville et surtout à sa prolongation jusqu'à Sarrebrück; pourtant ce n'est pas l'intransigeance rémoise : « Mais, Monsieur le Ministre, terminait-il en effet, si nos vœux ne devaient pas être entièrement exaucés, si le tracé par la Marne devait prévaloir, je vous supplierais de ne pas proposer un projet de loi qui ne consacrerait pas en même temps le principe d'une bifurcation à Frouard du chemin de l'Est vers l'Allemagne par Metz et Sarrebrück. En prolongeant ainsi l'embranchement de Metz, vous lui donnerez un nouveau caractère d'utilité générale, car il deviendra dès lors la grande ligne de Paris à Berlin ».

C'était bien précisément ce que Strasbourg voulait avant tout éviter. Il y avait une solution : sans doute, écrivait LUCY au préfet de la Moselle, « le tronçon de Sarrebrück devra tôt ou tard s'exécuter; mais je vois qu'il sera une cause d'effroi pour les intérêts de Nancy et de l'Alsace : si j'avais donc un avis à donner, ce serait de réserver sans bruit toutes nos ressources pour assurer l'exécution de ce tronçon. Laisser voter la loi : elle nous donnera la bifurcation; après la loi votée, je voudrais, mais seulement alors, que le Conseil général vînt par un beau vote se joindre à celui du Conseil municipal. Alors avec 3 millions pour la garantie de l'intérêt, pas le moindre doute que nous ne puissions former une compagnie pour la création du tronçon »... Le conseil était bon.

L'Assemblée municipale en effet, dans sa séance du 6 avril, avait voté 1 million pour le chemin de fer de Metz à Sarrebrück : cette somme était destinée à garantir l'intérêt à 4 % du premier million d'actions souscrites dans le département et dans la limite de 40.000 francs par an; la délibération ne devait être obligatoire qu'après l'approbation du Conseil général de la Moselle. Ce dernier fut convoqué le même mois. Quoi qu'en pensât LUCY, il n'était pas en effet

(1) 208.

inutile, pour la défense des intérêts de la Moselle au parlement, que la question de prolonger l'embranchement de Metz jusqu'à Sarrebrück fût au contraire assez engagée pour déterminer le vote des députés indépendants en faveur de l'embranchement de Nancy à Metz (et leur vote serait entraîné par l'intérêt qu'il présenterait s'il était une ligne internationale), sans l'être trop pour effrayer les députés de la Meurthe et du Bas-Rhin et les amener à faire jouer leur coalition. Or le problème posé par le chemin de fer de Sarrebrück n'était précisément pas en état; on ne savait rien officiellement des intentions des gouvernements voisins, également intéressés au même chemin; mais l'inaction du ministère français n'était pas non plus faite pour amener ces gouvernements à préciser leurs projets. Le Conseil général de la Moselle fut donc réuni en session extraordinaire les 26 et 27 avril : suivant le vœu du Conseil municipal, il vota une imposition supplémentaire produisant 135.000 francs par an pour la garantie d'intérêt; mais il demanda au corps de ville un effort plus considérable, subordonnant l'effet de son propre vote à la condition que la municipalité s'imposerait de son côté non pas 40.000, mais 65.000 francs par an.

Une compagnie se forma sur ces bases. Son conseil d'administration réunit tout ce qu'il y avait de notabilités messines : SIMON, DE WENDEL, DORR, BOUHOTTE, WESTERMANN, etc.; c'était la résurrection de la compagnie de 1839. La souscription fut ouverte au cours du mois de mai pour être close le 10 juin. On se renseigna en même temps, à toutes fins utiles, auprès du baron DE BOURGOING sur les intentions de la Bavière.

Sur ces entrefaites, le dépôt du projet de loi était intervenu. Il ne provoqua pas dans la Moselle les invectives auxquelles il donnait lieu dans l'Oise et dans la Marne : c'est qu'en réalité on n'y soutenait pas tant le tracé circulaire pour défendre les intérêts de Metz (Metz avait toujours été très partagée sur les véritables avantages des tracés conduits par le Nord) que pour faire échec aux prétentions de Nancy et de Strasbourg. On vit le gouvernement tellement rallié à l'idée du tracé de la Marne, qu'il parut opportun et politique, ne fût-ce que pour favoriser le prolongement du chemin de fer de Metz jusqu'à Sarrebrück, de se rattacher soi-même à ce tracé. Le projet gouvernemental établissait à Frouard la bifurcation des deux branches pour suivre de ce point jusqu'à Metz la vallée de la Moselle : il fallait à tout prix, en acceptant ce projet, améliorer son tracé dans le sens d'une liaison directe

de Metz avec la capitale. On ne désespérait pas d'y parvenir : le Conseil général des Ponts et chaussées, bien qu'il se fût en définitive rallié au tracé de la Marne par Loxéville et Frouard, n'était pas resté insensible, on le verra, aux intérêts de Metz et surtout de la grande communication internationale de Mannheim, qu'il avait recommandée même expressément dans ses conclusions. Le terrain était donc des plus favorable à un renversement de la politique de Metz; mais il fallait se presser : le 29 mai, le président de la Chambre de commerce de Metz arriva à Paris (1) où, de concert avec le délégué de la Moselle, BARDIN, il rédigea un manifeste à l'adresse de la Chambre de commerce de Paris, qui n'avait pas encore donné son avis définitif (2). Ce fut dans ce manifeste, et dans une note lue par le baron LADOUCKETTE à la commission nommée par la Chambre des députés pour faire un rapport sur le projet de loi, que la volte-face de Metz fut opérée.

On y faisait valoir d'abord que la branche Metz-Sarrebrück était aussi importante et méritait autant la dénomination de grande ligne que la branche de Nancy-Strasbourg. Metz demandait, puisque la France avait deux frontières allemandes, qu'il y eût deux lignes de Paris vers l'Allemagne avec tronc commun, et qu'on effaçât du projet de loi le terme d'embranchement qui ne pouvait convenir; elle renonçait officiellement au tracé par l'Oise et l'Aisne et acceptait le tracé par la Marne jusqu'à Châlons, c'est-à-dire qu'elle prenait cette partie pour tronc commun aux deux lignes de Paris vers l'Allemagne; « si cette solution restait impossible par raison d'économie, Metz, disaient la note et le manifeste, se réunirait à la pensée d'avenir du gouvernement, et demanderait que l'embranchement de Saint-Julien fût préféré à celui de Frouard qui, sans compensation aucune, allongeait de 34 km. le trajet de Paris à Metz »; enfin, article symptomatique : « Metz, en vue des chemins de fer de Sarrebrück et de Mannheim, qui lui sont acquis aujourd'hui et qui sont partie intégrante de cette grande ligne de Francfort et Mannheim que proclame l'exposé des motifs, en vue de réaliser le plus promptement possible les avantages du transit de l'union douanière allemande par la France en concurrence avec les chemins de fer belges, en vue de doter la défense du pays de la ligne de chemin de fer la plus courte vers Sarrelouis, renonce quant à présent, à être réunie à Nancy et Strasbourg ». C'était abandonner la ligne prudente conseillée par Lucy et

(1) 282. — (2) 267.

dévoiler ses batteries; la manœuvre était téméraire quoique les arguments fussent bons : on provoquait la coalition.

Nancy et Strasbourg firent immédiatement agir en sens opposé : leurs députations montrèrent tout l'intérêt commercial et industriel de la liaison Paris-Metz par Frouard, qui assurait la répartition des charbons de Sarrebrück dans tous les départements de l'Est et les communications locales les plus nécessaires. Ils avaient d'ailleurs pour eux l'autorité du Conseil général des Ponts et chaussées. Dans deux plaquettes, l'ingénieur en chef COLLIGNON (1), qui, en tant que messin, se faisait assez doctement le tuteur de sa petite patrie, remontra à Metz que son intérêt n'était pas de prendre la ligne principale à Châlons, ni même à Saint-Julien, mais à Frouard, aux portes de Nancy. Metz finit par abandonner d'ailleurs l'introduction dans la loi du tronçon de Sarrebrück : le gouvernement n'avait pas eu de peine à faire entendre aux représentants de la Moselle que maintenir cette prétention aurait été vouer à l'échec le projet, déjà en butte à d'assez vives critiques pour ne pas en susciter de nouvelles; ils avaient compris qu'ils se heurteraient à une opposition invincible.

Mais surtout, Metz a réuni les moyens de se doter seule du chemin de fer tant désiré : il lui reste à obtenir encore pour l'entreprendre la certitude qu'il sera prolongé par la Prusse sur le territoire sarrois. Cette certitude n'est pas acquise et nécessitera des négociations du résultat desquelles le projet de loi ne peut pas préjuger : il lui suffit le 3 juin, pour prendre date, qu'une délégation extraordinaire composée de son maire, du président de sa chambre de commerce, d'un membre de son conseil municipal, d'un membre du Conseil général et du délégué ordinaire de la Moselle, BARDIN, dépose entre les mains du ministre des Travaux publics la soumission de la compagnie constituée au capital de 2 millions, pour l'exécution et l'exploitation d'après la loi de 1842 du chemin de fer de Metz à Sarrebrück.

Au tracé par la vallée de la Marne s'opposaient, en 1844 comme en 1843, le tracé par Troyes et le tronc commun. Le tracé du chemin de fer de Lyon, soumis aux enquêtes l'année précédente, n'était toujours pas arrêté, mais sur le point de l'être, et, à cet égard, les intérêts troyens étaient singulièrement en péril, car, dans un projet de loi déposé le 30 mars, le gouvernement venait de se prononcer définitivement en

(1) 213, 214.

faveur de la vallée de l'Yonne : comme à Reims, on allait donc combattre à Troyes avec l'énergie du désespoir. On n'apportera pas d'arguments nouveaux : TEISSERENC, dans plusieurs articles publiés dans *la Presse* (1) et particulièrement le 4 avril 1844, reprendra la question *ab ovo* pour le grand public ; les autorités locales se prononceront pour les tracés de l'ingénieur en chef DAUSSE : la Chambre de commerce de Troyes, dans sa séance du 2 avril (2), la commission d'enquête du département de l'Aube, les 4 et 5 avril (3), le Conseil municipal de Troyes, feront tour à tour valoir les raisons financières et commerciales qui leur paraîtront militer en faveur du tronc commun ; elles insisteront particulièrement sur les inconvénients de la concurrence entre les chemins de fer et les canaux.

Les commissions d'enquête du Bas-Rhin, de la Meurthe et de la Meuse feront justice des dangers, prétendus à leur sens, de cette concurrence :

« La simultanéité des deux voies, dira-t-on à Strasbourg, est au contraire propre à activer la circulation sur chacune d'elle : les affaires appellent les voyageurs, les voyageurs les affaires ; d'ailleurs, bien que certains transports de marchandises puissent se faire sur les railways, c'est toujours aux transports des individus qu'ils sont spécialement propres ». La commission d'enquête de la Meuse (4) dont l'avis devait être fort important, car elle était intéressée à la fois aux trois tracés, se prononcera également pour la vallée de la Marne par sept voix contre six : « Il n'était pas nécessaire en effet, à ses yeux, pour éloigner le chemin de fer des bords du canal, de l'allonger de 61 km. et d'abandonner un pays riche et peuplé pour un autre à peu près désert »... De même à Nancy (5) le Conseil municipal rejettera le tracé mixte par Sainte-Menehould, estimant que le chemin de fer y perdrait en voyageurs ; la Chambre consultative se prononcera pour le tracé direct ; mais, à l'inverse du Conseil municipal, elle émettra la crainte que le canal fasse concurrence au chemin de fer et votera pour la bretelle Sainte-Menehould-Arnville. Cette opinion fera naturellement scandale. Le Conseil municipal de Saint-Dizier enfin, dans sa séance du 17 avril (6), en se déclarant pour le tracé direct, émettra le vœu, important pour la suite de ce récit, que ce tracé fût dévié par Saint-Dizier au lieu de suivre l'itinéraire Pargny, Sermaize, Bar-le-Duc, et il votera une somme de 2.000 francs pour subvenir aux frais des études nécessaires.

On vient de passer en revue les différents arguments pré-

(1) 987, 988. — (2) 1286. — (3) 235. — (4) 237. — (5) 254. — (6) 1277.

sentés dans la région de l'Est en faveur de tel ou tel tracé; on va assister maintenant aux assises tenues dans les localités extérieures aux tracés en concurrence: notamment au Havre, à Rouen et à Paris.

A la Chambre de commerce du Havre se produisit une intéressante évolution des idées. On se rappelle la position si énergique que cette compagnie avait prise en 1841 et même en 1842, en se prononçant pour le tracé indirect de la ligne de Strasbourg comme étant la voie de transit naturelle de son commerce avec la Suisse. En 1844, la situation n'est plus la même: d'abord la construction de la ligne du Nord inquiète le commerce havrais; il craint qu'avec cette ligne l'influence de Dunkerque grandisse et gagne à son détriment les marchés de toute la Flandre et du Nord de la France jusqu'à Amiens (1). Sans doute le Havre ne peut-il pas éviter la construction du chemin de fer du Nord, pour lequel un projet de loi est déposé depuis 1843 et que le groupe ROTHSCHILD soumissionne; mais il peut en atténuer le danger en demandant un embranchement le reliant à Beauvais ou Clermont, selon la direction définitive qui sera assignée à la ligne de la frontière belge; encore doit-il prendre garde de ne point trop favoriser Dieppe, qui en bénéficierait en même temps que lui.

Une autre crainte lui vient encore de ce que le chemin de fer du Nord créera, comme BERRYER l'avait prévu en 1837 et en 1838, une ligne de transit favorable aux ports de la mer du Nord: « Anvers », faisait observer un membre de la Chambre de commerce du Havre, « peut rendre les marchandises à Bâle en trois jours ». Ce danger était accru par le projet d'union douanière alors en instance entre les gouvernements de Paris et de Bruxelles.

Pour maintenir le cercle d'influence de Dunkerque dans un rayon circonscrit et faire retrouver au Havre l'approvisionnement de l'Est de la France et d'une partie de la Suisse et de l'Allemagne, la Chambre sentait donc qu'il lui fallait s'efforcer d'obtenir du ministre des Travaux publics, sinon le retard de la ligne du Nord — le gouvernement était trop engagé avec le groupe ROTHSCHILD, qu'il ne voulait, d'ailleurs, pas mécontenter — du moins un embranchement susceptible de neutraliser l'influence de Dunkerque, et, en tout cas, la ligne de l'Est. Mais cette ligne, le Havre continuerait-il à la demander par Troyes, en se ralliant au tracé du tronc commun comme il l'avait fait en 1841? C'était sans

(1) VI A, 14, 100.

doute ce à quoi l'on s'attendait dans l'Aube; mais alors, le commerce havrais aurait dû abandonner toute idée de se rattacher par Beauvais ou Clermont à la ligne du Nord, car cette connexion n'aurait pas eu d'intérêt général et eût été certainement très combattue; il fallait que le raccordement convoité fit partie d'une grande artère: l'idéal paraissait une orientation de la ligne de Paris au Rhin, qui, conformément au vieux projet HAMELIN, eût permis au Havre de communiquer directement avec Strasbourg, en recoupant le chemin de fer du Nord; mais une telle relation semblait des plus chimériques.

On était dans cette incertitude quand, fort opportunément, les délégués de Reims, dans leur tournée des localités, apportèrent au Havre leur tracé circulaire. Toute leur thèse convenait, sans une retouche, à la politique havraise : la Chambre de commerce la saisit avec empressement. On ne se souvient plus par quelles objections on a répondu, il y a à peine un peu plus d'un an, aux arguments émis à Strasbourg en faveur du transit, ni qu'on a dénié à la France toute possibilité de lutter contre Anvers et Ostende pour la conquête des marchés de l'Allemagne septentrionale et centrale : ce sont ces mêmes arguments qu'on reprend tels quels et qu'on utilise sans modification. On affirme que c'est Mannheim qu'il faut atteindre; que c'est là « le point vers lequel il importe le plus de diriger le transport des marchandises, et où l'on peut le mieux espérer de soutenir la concurrence avec les transports venant de la Hollande par le Rhin » (1).

Du Havre à Mannheim, le tracé qui passe par Compiègne, surtout à l'aide de la jonction directe Beauvais-Clermont-Compiègne, réduit la distance à 690 km., alors que, par les autres combinaisons possibles, elle dépasse 700, 800 et même, 900 km. par le tronc commun. Du Havre à Strasbourg par le même tracé, il y a 675 km. et du Havre à Bâle 815: distances plus courtes encore qu'en passant par Dijon. Ce tracé avantage même le Havre dans sa concurrence avec Marseille : la Chambre de commerce évalue en effet à 892 km. la distance Marseille-Bâle (elle est aujourd'hui, par Dijon, de 819). La politique à arrêter est mise en délibéré le 19 avril 1844 (2) : la formation de la compagnie MOLÉ et les espérances que l'on continue à avoir à Troyes dans l'appui de la Chambre de commerce du Havre rendent indispensable une attitude énergique; on

(1) VI, A, 14, 190. — (2) VI, A, 14, 286.

écrit au ministre une lettre en date du lendemain 20 (1), dans laquelle on marque ses préférences contre le détour par Troyes, pour le détour par Compiègne, en même temps que contre le principe de la concession des chemins de fer à l'industrie privée, pour leur exécution par l'Etat.

Comme à celle du Havre, les délégués de Reims font valoir à la Chambre de commerce de Rouen (2) tous les avantages du tracé de Compiègne, qu'un embranchement peu coûteux « peut relier d'une manière singulièrement facile à Rouen et au Havre ». Les arguments militaires, techniques, commerciaux, financiers que l'on connaît, sont également présentés à la Chambre. Les délégués de Reims plaident habilement les intérêts de Rouen contre ceux du Havre « : par l'embranchement de Poissy à Pontoise, ou mieux celui de Rouen à Creil par Beauvais, Rouen se trouverait en mesure de lutter avec le Havre, pour le transit vers la Suisse et l'Allemagne, si, au moyen des améliorations projetées dans la basse Seine, ce port pouvait faire arriver les marchandises sur ses quais par la voie fluviale à meilleur marché que par le chemin de fer havrais ».

« Le seul argument que l'on puisse opposer au tracé par la vallée de l'Aisne, déclarent enfin les délégués rémois, c'est qu'il allonge de 60 kilomètres le trajet direct de Paris à Strasbourg; mais d'un autre côté, comme on l'a déjà dit, il raccourcit de beaucoup la distance entre Strasbourg et nos ports de mer du Nord, et on ne voit pas pourquoi on sacrifierait les intérêts de ceux-ci, qui se confondent ici avec l'intérêt général, aux convenances de Paris seul; les chemins de fer ne sont pas faits seulement pour la capitale: il faut aussi qu'ils desservent les localités intermédiaires, et la raison dit que c'est surtout vers les populations industrielles et commerçantes qu'ils doivent se diriger, dût leur longueur en être un peu augmentée, ce qui est toujours peu sensible, à cause de la rapidité de la locomotion ». L'opinion de la Chambre ne pouvait être douteuse: elle se prononça pour le tracé circulaire.

De même, on voit la Chambre de commerce d'Arras (3) et le Conseil municipal d'Amiens (4): l'une le 22 mai, l'autre le 8 mai 1844, se prononcer en faveur du tracé circulaire. La Chambre de commerce de Dunkerque (5) écrit dans le même sens le 27 mars au ministre. La Chambre de commerce de Lille (6) émet un vœu analogue en faveur du tracé circulaire (11 avril), etc...

(1) 1634. — (2) VI, Ha, 14 mai 1844. — (3) 1281. — (4) 1272. — (5) 1630. — (6) 1285.

C'est à Paris, devant les assises des assemblées locales de la capitale, qu'aboutissaient, on le devine, les remous divergents de toutes ces agitations. La commission d'enquête du département de la Seine se réunit le 30 avril 1844 (1) : devant elle comparurent successivement les députés de l'Oise et ceux de la Marne, un délégué du département de l'Aisne et ceux des départements de la Marne et de la Meuse, un des députés de Strasbourg, le député de Meaux, les ingénieurs auteurs des études : PAYEN, THIRION et MARINET, enfin les délégués du v^e arrondissement de Paris.

Chacun des comparants plaida devant la commission la cause de sa localité au moyen des arguments que l'on connaît : les délégués de l'Oise et de l'Aisne, suivant leur habitude de frapper toujours au point sensible, développèrent les avantages particuliers de leur tracé qui accroîtrait, disaient-ils, les moyens d'approvisionnement de la capitale, « en ouvrant une nouvelle voie rapide à tous les arrivages des nombreuses rivières qui amènent marchandises et produits du Nord de la France à Compiègne » ; les délégués de la Marne attirèrent particulièrement l'attention de la commission sur le fait que, par la ligne directe, on irait à Strasbourg en un jour, tandis que, par le tracé circulaire, le voyage se prolongerait pendant les heures de la nuit ; le délégué de Meaux, LEBOBE, soutint les intérêts de Meaux, desservi seulement par un embranchement, et qu'il y avait intérêt, par une déviation du tracé, à placer sur la ligne principale ; le député de Strasbourg s'appuya sur des arguments stratégiques pour écarter le tracé circulaire, — Strasbourg était par ailleurs indifférente à la direction que prendrait le chemin de fer, soit par Châlons, soit par Troyes, — au contraire quant à la direction de Mannheim dont on parlait si fort, on était rien moins que certain des intentions de la Prusse ; l'ingénieur en chef PAYEN précisa les avantages de son tracé, tracé sans difficulté, écarté à peu près partout de la voie navigable, favorable aux relations de l'Angleterre et du Nord de la France avec l'Allemagne, rapide à construire et plus économique de 11 millions ; les délégués du v^e arrondissement exposèrent l'opportunité de placer l'embarcadère du chemin de fer de la frontière d'Allemagne dans le faubourg Saint-Martin près de la rue de Chabrol : ils produisirent à la commission les projets élaborés pour ouvrir plusieurs rues et mettre ainsi en communication le nouvel embarcadère avec les chemins de fer du Nord et du Havre et l'entrepôt

(1) 1269.

de la douane de Paris, — les terrains étaient dans ce quartier de prix plus modérés que partout ailleurs, — l'arrondissement était bien en droit d'obtenir par un embarcadère une amélioration dont plusieurs autres avaient déjà été dotés; l'ingénieur en chef de la ligne du Nord, interrogé sur la possibilité de réunir les deux lignes du Nord et de l'Est dans le terminus du chemin de fer du Nord, exposa que l'emplacement de la gare du Nord serait suffisant pour y faire tous les établissements utiles, — on économiserait par cette mesure le prix d'achat des terrains nécessaires à la construction d'une nouvelle gare, — la gare des marchandises placée à l'extérieur de Paris suffirait également aux deux chemins, — il était inutile de prévoir de voies spéciales pour la ligne de l'Est dans la gare du Nord et l'on n'avait pas à craindre à cet égard de dépenses supplémentaires : la confusion des deux lignes existant à partir de Creil se prolongerait simplement et naturellement jusque dans le terminus même; l'ingénieur en chef du département de la Seine, consulté sur les différents mémoires produits, se montra embarrassé pour émettre un avis, — il pencha cependant en faveur de la ligne de la vallée de la Marne, « qui serait un rayon au milieu du territoire situé entre le chemin du Nord et le chemin d'Orléans », — « dans ce système », ajouta-t-il, « on conserverait à la localité des avantages que ses habitudes et sa position lui ont donnés : la ligne de Strasbourg continuerait d'être dirigée vers l'Est et ne serait pas transportée vers le Nord ».

Ces différents exposés terminés, la discussion s'ouvrit entre les membres de la commission. Les uns se portèrent sur le tracé direct par la Marne et la variante Sainte-Menehould; d'autres soutinrent le tracé circulaire par Creil et Compiègne; un autre le tracé direct par Sézanne; un autre enfin celui du tronc commun. Les partisans du tracé circulaire voyaient surtout l'avantage d'éviter aux marchandises le passage par Paris : pour eux c'était la réalisation d'une ligne de commerce et de transit, qui ferait l'économie du chemin de fer de ceinture. Mais c'était là précisément le plus grave inconvénient que lui reprochaient les partisans du tracé direct : « Une exigence encore plus difficile à justifier, dirent-ils, est celle des négociants du Havre qui réclament le tracé circulaire; ce tracé cependant, qui rendra indispensable un embranchement de Poissy à Pontoise, mettra Strasbourg à 11 km. et Metz à 4 km. de plus du Havre que le tracé que nous recommandons (la variante de Sainte-Menehould) : il est

clair que si les Havrais tiennent tant à cette ligne, c'est uniquement parce qu'avec le tracé circulaire on évitera la capitale; que les marchandises pour passer à Paris devront faire 41 km. de plus que par l'embranchement de Poissy à Pontoise, et que, par suite de cette combinaison, on espère déplacer l'entrepôt que possède presque exclusivement Paris ».

Mais, reprirent les partisans du tracé circulaire : « les populations des contrées traversées par le chemin de fer de la vallée de la Marne sont plutôt agricoles que manufacturières; leurs produits destinés à l'approvisionnement de Paris, en venant par eau, suivent les rivières à la descente seulement, tandis que les produits du Nord de la France qui arrivent par eau à Compiègne ne peuvent gagner Paris que par l'Oise, en remontant très péniblement la Seine : c'étaient les produits importants du Soissonnais, du plateau de l'Aisne, et même les bestiaux du Nord à la porte de la capitale. Entre Reims, Saint-Quentin et Sedan, le pays était très industriel; les fabriques avaient, pour la plupart, leurs bureaux à Paris : la ligne circulaire les mettrait en communication rapide. Elle éviterait, enfin, que se reproduisissent, entre le chemin de fer de Strasbourg et le canal de la Marne aux Rhin, les incidents qui faisaient affluer à Paris les réclamations de la batellerie de la Seine contre le chemin de fer de Rouen. On leur objecta la crainte de voir des relations directement établies entre le Havre et l'Alsace nuire au trafic existant entre Paris et les villes de Lorraine et d'Alsace, qui s'approvisionnaient entièrement dans la capitale : sauf le coton et les laines, en effet, toutes les marchandises que devaient transporter les chemins de fer du Havre et de Strasbourg étaient expédiées d'abord à des maisons de la capitale qui en faisaient ensuite la réexpédition sur les lieux de consommation et d'emploi.

A ces deux tracés, un dernier membre opposa le tracé du tronc commun, en s'appuyant principalement sur la concurrence entre les canaux et les chemins de fer.

Telle fut la physionomie de la discussion : au vote, 4 voix se prononcèrent pour la direction de Creil, 3 pour celle de la Marne et Sainte-Menehould, 1 pour celle de la Marne, 1 pour les plateaux de la Brie et pour le tracé du tronc commun.

Le Conseil municipal de Paris se réunit le 29 mai pour délibérer sur la même question. On passera sur les divers considérants par lesquels, dans son procès-verbal, l'assemblée

motiva son avis sur la direction générale à donner au tracé; ces considérants ne diffèrent pas sensiblement de ceux qu'on a déjà vu généralement émettre en l'occurrence : le Conseil se prononçait, avec beaucoup de netteté, en faveur du tracé qui suivait la vallée de la Marne, lequel, à ses yeux, était le seul à satisfaire pleinement aux vœux du législateur de 1842 et qui ne lui paraissait pas au surplus devoir nuire à la ville de Reims, plutôt désavantagée par le détour de Soissons. La partie du procès-verbal consacrée au terminus de la future ligne dans Paris est, au contraire, très intéressante : le Conseil y émet l'avis que l'on choisit pour l'arrivée du chemin de fer de Strasbourg un emplacement située entre la Seine et le faubourg Saint-Antoine, à l'exclusion de tout autre plus au Nord, et il s'y prononce avec vigueur contre le projet de réunir dans une même gare les lignes du Nord et de l'Est.

Voici les raisons énoncées à l'appui de cette thèse :

« Considérant que les plus graves motifs font au Conseil, chargé des intérêts généraux de la cité, un devoir de combattre énergiquement le déplacement de la population et de maintenir la ville dans son assiette actuelle;

« considérant que le développement d'un foyer nouveau et trop puissant d'activité dans les régions situées au Nord et au Nord-Ouest de la ville, eu égard surtout à la direction actuellement imprimée au mouvement du centre de plus grande activité des affaires, tendrait à créer dans ces régions une véritable nouvelle ville;

« que la création de ce Paris neuf dans la plaine de Clichy entraînerait dans un temps donné le dépérissement et la ruine du Paris actuel;

« que ce fait ne ferait pas seulement le bouleversement complet de la plus grande somme d'intérêts accumulés qu'il y ait sur le continent, qu'il ne constituerait pas seulement une grande calamité urbaine et municipale pour Paris, mais encore une véritable calamité nationale, eu égard à l'influence que la capitale du pays exerce et doit de plus en plus exercer, à l'avantage de la France entière, sur les relations commerciales, industrielles, politiques et sociales de toute l'Europe;

« considérant d'autre part que l'emplacement naturel des embarcadères des chemins de fer arrivant sur une ville assise dans un grand bassin, borné au sud et au nord par des hauteurs, est généralement, et sauf exceptions qui doivent être fortement motivées, l'axe horizontal de la vallée elle-même;

« qu'à Paris nommément, les quais et les boulevards, se réunissant en plusieurs nœuds à l'amont et à l'aval du fleuve, offrent aux chemins de fer de magnifiques artères de circulation pour répandre les voyageurs dans la ville entière;



Fig. 17.

« qu'il est souverainement important d'ailleurs, pour les hautes raisons d'édilité et de conservation ci-dessus déduites, de diriger sur les rives de la Seine le nouveau courant commercial que les chemins de fer sont appelés à substituer à l'ancien courant des communications naturelles ou artificielles des fleuves ou des canaux;

« que si l'entrée par l'amont de Paris, rive droite, s'éloigne de la tête du chemin de fer du Havre, elle se trouve, en compensation, rapprochée de celle des chemins de fer d'Orléans, de Nantes et de Bordeaux et du Centre, et que, au surplus, il est probable que tôt ou tard un chemin de ceinture reliera toutes les grandes lignes sous les murs de Paris. »

Cette opinion n'était d'ailleurs pas la pensée exclusive du Conseil : le préfet de la Seine, RAMBUTEAU, l'appuya personnellement dans sa transmission au ministre.

On ne dira qu'un mot, pour terminer le long exposé des enquêtes locales, de l'avis émis par la Chambre de commerce de Paris : tout en effet semble avoir été dit pour ou à l'encontre des tracés proposés. La Chambre examina la question à plusieurs reprises, le 6 avril d'abord, le 15 mai ensuite, et enfin le 12 juin : elle entendit à son tour les différents avocats des directions en compétition, en particulier les délégués de Reims, décidément infatigables; elle adopta en définitive le tracé direct par la vallée de la Marne jusqu'à Châlons et sa prolongation par Sainte-Menehould sur Arnaville, avec à gauche un court embranchement sur Metz, la ligne principale continuant sur Nancy par les vallées de la Moselle et de la Meurthe.

On ne s'est pas étendu au cours du présent chapitre sur les délibérations de plusieurs commissions d'enquête : celles de la Haute-Marne qui se réunit le 2 mai, celle de Seine-et-Marne le 29 avril et celle de Seine-et-Oise les 6 et 20 mai (cette dernière séance après le dépôt du projet de loi). L'analyse de ces délibérations n'ajouterait rien d'autre à la question (les commissions de Seine-et-Marne et Seine-et-Oise se prononcèrent d'ailleurs pour le tracé de la vallée de la Marne) que la répétition des mêmes arguments. Le tableau qu'on vient de donner des opinions locales formulées à propos de la ligne de la frontière d'Allemagne, bien que réduit à ses plus larges perspectives, semble assez touffu pour qu'on ne descende pas dans plus de détail encore. Avec le Conseil général des Ponts et chaussées, de la clarté, des chiffres exacts et des considérations plus sereines vont être projetés sur toute la question prise dans son ensemble, avant les épreuves finales qu'elle devra subir devant les assemblées législatives.

CHAPITRE IV

LE CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Le Conseil général des Ponts et chaussées eut à délibérer sur le tracé à donner au chemin de fer de la frontière d'Allemagne le 13 mai 1844 (1). Il entendit d'abord le rapport d'une commission composée des inspecteurs généraux FÈVRE, KERMAINGANT, VAUVILLIERS et MALLET, et de l'inspecteur divisionnaire LEMASSON qu'il avait chargée d'étudier préalablement la question.

Dans son rapport, cette commission avait établi avec précision les caractéristiques principales de chaque projet. On a résumé ces caractéristiques dans le tableau suivant :

<i>1^o — Étendue</i>	Tracé N ^o 1 Ligne circulaire	Tracé N ^o 2 Vallée de la Marne Bovée	Tracé N ^o 3 Vallée de la Marne Loxéville	Tracé N ^o 4 Vallée de la Marne Ste-Menehould
Paris-Nancy	441 km.	349 km.	350 km.	353 km.
A construire effectivement	343 km.	349 km.	350 km.	358 km.
Raccordements et embranchements.	42 km. ^(a)	86,900 ^(b)	87 km. ^(b)	63 km. ^(c)
Total	385 km.	435,900	437 km.	421 km.

2^o — Population desservie sur une zone de 8 km. de largeur le long de chaque tracé.

Totale	288.930 hab.	350.136 hab.	335.300 hab.
Par km. courant de zone	693 hab.	1.001 hab.	936 hab.

(1) 1287.

(a) Double raccordement à Creil, embranchements de Châlons, de Saint-Mihiel et de Metz.

(b) Embranchement Cherville-Reims : 39 km.

Embranchement Frouard-Metz : 47,900 à 48 km.

(c) Embranchement Jalons-Reims par la Vesle : 39 km.

— Saint-Mihiel : 7 km.

— Arnaville-Metz : 17 km.

Ce bilan une fois dressé, la commission avait abordé la question du choix à faire entre le tracé via Bovée et le tracé via Loxéville : par Loxéville la longueur des souterrains se ramenait de 5.585 (4.120 au col, 390 à Pagny et 1.075 à Foug) à 616 mètres; le canal de la Marne au Rhin était dégagé des travaux du chemin de fer; la dépense était, en comptant le mètre courant de souterrain à 1.000 francs seulement, de 39.230.000 francs au lieu de 42.050.000 francs, ce qui représentait une économie de 2.820.000 francs; la ligne se rapprochait de Commercy et de Saint-Mihiel. Le seul inconvénient était l'augmentation de la déclivité: 6/1.000 sur 30 km. au lieu de 5/1.000 sur 22 km. Cet inconvénient, aux yeux de la commission, était faible.

Elle avait donc jugé la variante de Loxéville très préférable. A partir de Loxéville elle avait donné la priorité au tracé de Saint-Julien sur le tracé de Commercy, à son sens trop sinueux et aux déclivités plus fortes. Entre Saint-Julien et Nancy, son avis était de rejeter la variante qui, de Saint-Julien, suivant le projet FOUACHE, conduisait à Arnaville au lieu de mener à Toul (projet DEBOUT) : cette variante accroissait la distance entre Paris et Nancy de 29 km., en la portant à 379 km. Le rapport de la commission contenait cependant la remarque que cette direction était susceptible d'avoir un avantage réel dans le cas où l'on voudrait établir à Saint-Julien un point de bifurcation des deux lignes, dirigées l'une sur l'Allemagne septentrionale par Metz et Sarrebrück, l'autre sur l'Allemagne méridionale par Nancy et Strasbourg.

Quant aux deux tracés de Sézanne et de l'Aube, la commission en avait proposé le rejet pur et simple : le premier à vrai dire mettait Nancy à une distance notablement plus courte de Paris que les deux autres, 338 km.; mais il achetait chèrement ce raccourcissement par des montées et des descentes dont le total additionné atteignait 260 m. 16 contre 40 m. 14; il ne desservait, par ailleurs, que 482 habitants par mètre courant de zone, et l'économie qu'il entraînait n'atteignait pas même 1 million. De même pour le tracé N° 6 qui remontait par la vallée de l'Aube jusqu'à Lesmont pour gagner de là Pargny-sur-Saulx, il avait la même longueur que le tracé N° 3, mais ne desservait ni Châlons-sur-Marne, ni Troyes.

L'examen de ce tracé avait conduit la commission à aborder la question du tronc commun : les trois lignes étudiées par DAUSSE en direction de Troyes et désignées sous les numéros

7, 8 et 9 (cette dernière étant le projet partant de la Bastille), mettaient Paris respectivement à 374, 377 et 362 kilomètres de Nancy.

La commission les avait rejetées « comme tout à fait défavorables aux intérêts généraux que le chemin de fer de Strasbourg devait desservir » : elles faisaient un angle trop ouvert avec la ligne du Nord ; elles abandonnaient sans compensation tous les grands centres de population entre Paris et Vitry-le-François ; elles admettaient enfin de fortes déclivités sur de grandes longueurs...

Restaient en présence les tracés 1, 3 et 4. Le rapport de la commission examinait d'abord la ligne 1 : il reconnaissait les avantages de cette ligne tant au point de vue de la longueur à exécuter que des dépenses à prévoir ; il ne l'en rejetait pas moins : elle allongeait d'abord la distance des deux points extrêmes, Paris et Nancy, de 61 km. ; la somme des montées et des descentes y était de 352 m. 30 au lieu de 245 m. 27 par la ligne de la Marne ; on y comptait 206 passages à niveau au lieu de 137 sur le tracé rival ; enfin la population par mètre courant de zone y était moins forte de 300 habitants que sur l'autre itinéraire. Des tracés 3 et 4, le premier présentait une somme de déclivités moindre, plus de population desservies et surtout de populations agglomérées ; pour la ligne principale, une dépense d'exécution inférieure, la dépense à prévoir étant la même pour les embranchements dans les deux directions. Mais « la ligne 4 se rapprochait à 17 km. de Metz ; elle abrégait de 55 km. le trajet de Metz à Paris en n'augmentant que de 8 km. celui de Paris à Nancy : cette ligne, prolongée au-delà de Metz vers Sarrebrück, pouvait établir entre le Havre et le Nord de l'Allemagne par Mannheim une ligne de transit plus courte de 121 km. que celle qui passait par Strasbourg, et pourrait peut-être faire concurrence aux lignes de fer belges ».

Les choses paraissaient donc égales entre les deux tracés : pour se prononcer, la commission avait éprouvé une très grande hésitation ; elle ne s'était décidée que sous l'empire d'une double considération ; la première avait tenu compte de la situation des populations intéressées : les villes de Vitry-le-François, Bar-le-Duc et Toul seraient sacrifiées par l'adoption du tracé 4 ; la seconde avait eu égard au fait que, par ce dernier tracé, Metz pouvait quand même être rattachée à la ligne principale de deux manières : « soit en prenant, pour point de bifurcation de l'embranchement, Saint-Julien, à

292 km. de Paris, soit en prenant Frouard, à 340 km.». La première solution avait l'avantage d'abrèger la distance entre Paris et Metz de 34 km. et donnait un bel avenir à la ligne sur l'Allemagne du Nord; mais, ajoutait le rapport, « on ne pourrait relier Metz à Nancy qu'en établissant entre Arnaville et Frouard un chemin de fer de 31 km., dont la dépense serait de 3.200.000 francs. »

Enfin la commission avait retenu comme ligne secondaire le tronçon de Metz sur Sarrebrück, de 78 km. 700 en France et de 4 km. 610 en Prusse.

Pour résumer, la commission proposait au Conseil d'approuver :

- 1° Le tracé de la vallée de la Marne prolongé via Loxéville, Saint-Julien, Toul et Frouard;
- 2° Les embranchements de Reims et de Metz;
- 3° La ligne secondaire de Metz à Sarrebrück.

Dans un 4°, enfin, elle suggérait « d'appeler l'attention de l'administration supérieure sur les avantages que présenterait la ligne de Saint-Julien à Metz par Arnaville dans le cas où la ville de Metz, rattachée au Rhin par Sarrebrück, se trouverait sur la ligne de transit la plus directe entre le Havre et l'Allemagne du Nord par Mannheim ».

Le Conseil général des Ponts et chaussées suivit dans toutes ses conclusions l'avis de sa commission. En ce qui concernait l'opportunité de prévoir deux embranchements pour rattacher Metz à la ligne principale, une discussion très vive s'éleva, plusieurs membres émettant l'opinion qu'il convenait de donner à Metz cette double communication. Mais un autre membre, l'inspecteur général VAUVILLIERS, fit remarquer que, de Metz, une seule diligence se dirigeait vers l'Allemagne septentrionale, alors que 3 diligences faisaient le service de Metz à Strasbourg; il indiqua, d'autre part, que les relations de Metz avec Nancy étaient extrêmement actives; il entraîna ainsi le Conseil, qui, par 10 voix contre cinq, émit l'avis que l'embranchement Metz-Nancy suffirait. La même majorité se rallia au tracé de la vallée de la Moselle. Quant à la remarque faisant l'objet du 4° de la commission, l'inspecteur général FAVIER chercha à faire exprimer par le Conseil l'avis que l'embranchement de Metz à Saint-Julien était désirable en soi, abstraction faite des relations futures, assurées à Metz par un chemin de fer se dirigeant vers l'Allemagne septentrionale, et uniquement en considération des intérêts propres de la ville de Metz.

Par 9 voix contre 6, le Conseil se borna à la recommandation proposée par sa commission.

Dans cette étude remarquablement impartiale de la question et par les avis si fortement motivés par lesquels il avait conclu son travail, le Conseil général des Ponts et chaussées jetait une lumière singulièrement vive sur un problème que les contingences locales rendaient par ailleurs si confus. Il ne semblait pas que l'on pût dire dorénavant rien de plus sur une question à propos de laquelle chacun avait été amené à exprimer son avis, et où la plus haute autorité compétente venait de se prononcer d'une manière qui ne pouvait que paraître définitive. La délibération du 13 mai épuisait le problème posé entre Paris et Nancy.

La question du tracé à fixer entre Nancy et Hommarting — question d'un intérêt beaucoup plus local — avait été par ailleurs réglée au cours d'une délibération antérieure du 28 janvier; trois tracés, on s'en souvient, avaient été étudiés par l'ingénieur en chef COLLIGNON, suivant les vallées de la Seille, du Sanon et de la Vezouze; ils présentaient les caractéristiques suivantes :

	TRACÉS :		
	Sanon	Seille	Vezouze
Longueur du tracé	80.839 m. 16	79.487 m. 27	87.444 m. 19
Rapport des alignements aux courbes	1 à 0,77	1 à 0,55	1 à 0,83
Courbes de rayon inférieur à 1.000 m.	2 courbes de 600 m. (station de Nancy)	1 courbe de 500 m. et 2 de 800 (Nancy)	2 courbes de 600 m. (Nancy)
Hauteurs des passages de faites	276 m. 12	228 m. 30	281 m. 57
Déclivités maxima	0,0049	0,005	0,004
Dépenses { pour toute la ligne.	1 .055.000 fr.	12.900.000 fr.	10.700.000 fr.
{ par kilomètre	124.000 fr.	163.000 fr.	123.000 fr.
Population évaluée sur une zone de 4 km. de chaque côté de la voie ferrée	52.939 hab.	52.039 hab.	67.915 hab.

La commission d'enquête du seul département intéressé, celui de la Meurthe, s'était prononcée en faveur du tracé de la Vezouze, dont elle avait approuvé les stations : principales à Nancy, Lunéville et Sarrebourg; de 1^{re} classe

à Varangéville, Dômbasle, Emberménil, Avricourt et Heming; de 2^e classe à Marainviller et Hommarting. Le Conseil municipal de Lunéville s'était naturellement prononcé pour le tracé de la Vezouze. Le Conseil municipal de Nancy n'avait pas caché ses préférences personnelles pour le tracé de la Seille, [parce qu'avec le tracé de la Vezouze, Lunéville était appelée à devenir le grand entrepôt des relations commerciales des Vosges sur la ligne principale, au détriment des relations existant directement entre Nancy et les Vosges; mais il s'était incliné à l'avance devant les considérations d'intérêt général qui militaient en faveur du tracé de la Vezouze. Le Conseil municipal de Chateau-Salins avait proposé une solution intermédiaire entre les deux tracés de la Seille et de la Vezouze; mais cette solution était inacceptable et d'ailleurs à peu près impraticable. Le Conseil général des Ponts et chaussées se prononça pour le tracé de la Vezouze, qui desservait le plus de population et la ville de Lunéville; il réserva toutefois à statuer sur la question du choix à faire entre le tracé au Nord et le tracé au Sud de Lunéville, pour lequel il ne s'estima pas suffisamment informé.

Les études de la ligne de Strasbourg étaient cette fois bien complètes : la parole appartenait aux pouvoirs publics.

TITRE IV

LA DÉFINITION DU TRACÉ

Les multiples démarches préparatoires par où l'administration a lentement réuni les pièces du dossier des pouvoirs publics sont enfin closes. On touche, semble-t-il, au but. Les chambres sont saisies d'un projet de loi et s'apprêtent à déterminer définitivement le tracé du chemin de fer de la frontière d'Allemagne. On croirait qu'au seuil de ce titre, l'horizon se découvre et que les études minutieuses, que les enquêtes approfondies, que les discussions techniques et économiques du passé sont un gage de la rapidité et de la clarté des débats du présent. En effet, l'analyse de l'exposé des motifs du projet du gouvernement, analyse qui fait l'objet du chapitre premier de ce titre, semble tirer, avec assez d'impartialité et de sûreté, les leçons des formalités antérieures. Mais le choc des localités se renouvelle dans les enceintes législatives : au cours de la discussion du projet de loi consacré au chemin de fer de Lyon, discussion qui fait l'objet d'un second chapitre, le parlement doit examiner la possibilité d'utiliser, sur une section importante, ce chemin de fer pour les relations de Paris avec Strasbourg. Dans un troisième chapitre, on assistera à l'effort des localités intéressées à la réalisation du tracé circulaire pour ruiner le projet de loi en ébranlant le crédit de la compagnie MOLÉ. En fait, celle-ci succombe (chapitre IV) ; mais la majorité gouvernementale n'en obtient pas moins la discussion des propositions gouvernementales : le tracé de la ligne de Paris à Strasbourg est fixé malgré l'absence d'une compagnie et l'impossibilité de fixer les conditions d'une concession (chapitre V).

CHAPITRE PREMIER

L'ÉLABORATION DU TEXTE DU PROJET DE LOI

On a dit comment le projet de loi consacré au chemin de fer de la frontière d'Allemagne avait été déposé sur le bureau de la Chambre des députés le 15 mai 1844, en même temps que celui du chemin de fer de Tours à Nantes (1).

« Une somme de 88.700.000 francs », spécifiait l'article 1^{er} de ce projet, « est affectée à l'établissement :

« 1^o de la partie du chemin de fer de Paris sur la frontière d'Allemagne classée par la loi du 1^{er} juin 1842, comprise entre Paris et Hommaringt et passant par ou près Epernay, Châlons, Bar-le-Duc, Toul et Nancy;

« 2^o des embranchements dirigés de Rheims et de Metz sur ce chemin. »

L'article 2 du projet proposait l'ouverture de crédits au ministère des Travaux publics en faveur de cette ligne en 1844 et en 1845; l'article 3 comprenait les conditions d'amortissement de la concession : la durée de la jouissance y était fixée à 45 ans dans les conditions d'un cahier des charges annexé au projet; les articles 4, 5 et 6 étaient les clauses de style concernant l'homologation de l'adjudication par ordonnance royale, l'obligation pour l'adjudicataire de former une société anonyme autorisée, l'interdiction au concessionnaire de consentir des conditions privilégiées; enfin, l'article 7 fixait les voies et moyens : en l'espèce, les réserves de l'amortissement.

Dans l'exposé des motifs, le gouvernement indiquait que le tracé de la Marne était désigné par les relations qui existaient déjà entre Paris et Strasbourg; qu'il était le plus court; que la somme des rampes et des pentes y formait le total le

(1) Pour tout ce chapitre, la documentation a été fournie par le *Moniteur* et la presse. Pour ne pas multiplier les références, on renvoie dès maintenant aux articles 422-437, 522-531, 973-988, 995-1008, 1025-1029.

moins considérable; qu'il desservait les populations les plus nombreuses; qu'il était appelé à jouir des avantages qu'assure aux chemins de fer le voisinage de la capitale, ce qui n'était pas le cas du tracé circulaire; enfin, qu'il avait subi victorieusement, « l'épreuve décisive de la spéculation des capitalistes, puisqu'une compagnie très honorable et très sérieuse en avait soumissionné l'exploitation. »

On ne pouvait lui opposer justement, poursuivait le texte gouvernemental, le voisinage du canal de la Marne au Rhin, puisque le tracé circulaire par l'Oise et l'Aisne côtoyait des lignes de navigation aussi importantes; et d'ailleurs, ajoutait-il, « cette question de l'influence du voisinage des canaux et des chemins de fer est encore pendante, et nous ne savons pas la solution que l'avenir peut lui réserver ». Les réclamations de Reims étaient écartées d'un mot par ce motif que son rattachement à la ligne directe ne lui porterait aucun préjudice par rapport aux communications que le tracé circulaire lui aurait assurées avec Paris. Un paragraphe spécial était consacré à Metz, dont le projet contrariait les vœux : « On satisfaisait... à ses rapports les plus importants par un embranchement via vallées de la Moselle et de la Meurthe et qui la reliait avec Nancy et Strasbourg. Un jour peut-être un embranchement dirigé de Saint-Julien lui ouvrirait une voie plus courte sur la capitale et la placerait sur la grande ligne qui s'étendra vers Mannheim et Francfort. Mais il ne » fallait pas « devancer les temps »; il fallait « consulter les besoins de chaque époque et leur attribuer les ressources » dont il était « possible de disposer. » Enfin le gouvernement annonçait que le chemin de fer aurait une « gare spéciale et distincte » dans Paris. Dans quel quartier serait placée cette gare? La question était encore réservée, à raison de la spéculation qu'un choix intempestif pouvait provoquer sur les terrains. De Nancy à Hommarting le tracé choisi était celui de la Vezouze. Le devis avait été calculé au prix moyen de 170.000 francs le kilomètre, somme comprenant d'une part les dépenses de l'Etat lui-même (infrastructure et 1/3 des acquisitions de terrain), d'autre part les 2/3 des acquisitions de terrain à la charge des localités et qu'elles devaient rembourser à l'Etat. Le prix moyen de ces dépenses dans le système de la loi de 1842 était en général de 150.000 francs; mais il avait été considéré comme insuffisant pour la ligne de Strasbourg. Le cahier des charges était identique à celui du chemin de fer de Bordeaux, à cette exception près que la

durée de la concession avait été limitée à 45 ans et celle des travaux à 8 années.

Ce projet était homogène, bien conçu, solidement établi et techniquement inattaquable; malheureusement il était présenté dans des circonstances politiques particulièrement difficiles. Fort de la constitution, jugée inespérée pour cette ligne, d'une compagnie et du crédit considérable dont elle jouissait dans le public, le ministère avait manifesté depuis plusieurs mois une impatience non dissimulée : il avait hâté la réunion des commissions d'enquête; il avait pressé le déroulement des formalités réglementaires; le Conseil général des Ponts et chaussées avait délibéré avant leur complet achèvement; le projet de loi lui-même avait été déposé avant que toutes les commissions locales eussent donné leur avis (il restait celle de Seine-et-Oise et la Chambre de commerce de Paris); enfin le ministre s'était dispensé de convoquer la Commission supérieure des chemins de fer. Ce n'était un mystère pour personne que le gouvernement voulait faire voter la loi au cours de la session, et toute la presse d'opposition s'empressait de signaler cette hâte comme un signe visible de la collusion de la politique et de la finance : on parlait de la pourriture du régime; on se nommait les membres du parlement qui appartenaient à la compagnie MOLÉ; le nom du comte MOLÉ, surtout, était le point de mire des attaques. En même temps les localités négligées par le projet, les rémois en tête, travaillaient en sous-main l'opinion; le *Journal de Reims* et la presse toute entière de l'Oise et de l'Aisne soutenaient comme un refrain l'ajournement, et la presse parisienne reprenait le chœur en l'amplifiant. Si le gouvernement ne se préoccupait pas de plaire aux compagnies, écrivait *Le National*, il choisirait le tracé de la Champagne — et d'invoquer la concurrence des canaux et des chemins de fer. On stigmatise l'agiotage dont font l'objet les actions de la compagnie MOLÉ, que les banques souscriptrices commencent d'écouler dans le public avec prime : « Nous avons dénoncé plus d'une fois », lit-on dans *La Réforme*, « l'action néfaste que la haute finance exerce sur la marche du gouvernement, qui se courbe de plus en plus sous cette insolente suzeraineté de l'Or », et plus tard : « La France est un immense bazar : jamais le scandale de l'agiotage politique n'avait été poussé plus loin. La France est transformée en un immense tapis vert ». L'on se redit le mot de Tocqueville à la Chambre le 17 janvier précédent « : Nous ne

représenterons plus bientôt des idées, mais des intérêts ».

On en prend motif pour provoquer une levée de boucliers contre les compagnies : l'opposition qui, avec ARAGO, était si fort férue, en 1838, de l'exploitation des chemins de fer par l'initiative privée, du jour où elle s'aperçoit que les compagnies ont commencé à faire quelques bénéfices, a senti s'évanouir toute sa tendresse pour elles ; sa presse est remplie de dissertations tendant à l'ajournement des concessions, à la construction par l'Etat, aux avantages des compagnies fermières, etc... On préconise les courtes aliénations, et c'est d'ailleurs le système de la compagnie rémoise.

L'intrigue, puissamment ourdie, avec à sa tête toutes les sommités de l'opposition, progresse : la *Presse*, sous la plume d'Edmond TEISSERENC, mène le bal. Ce publiciste développe avec le brillant qui lui est propre tout un système qui conduit à démontrer l'intérêt de faire achever les chemins de fer par l'Etat : pourquoi en effet engager l'avenir à longue échéance, au risque de permettre aux compagnies de réaliser des bénéfices énormes ? Les compagnies en effet solliciteront la concession des lignes fructueuses ; elles abandonneront les lignes moins susceptibles de produits importants ; pourquoi l'Etat ne profiterait-il pas lui-même de ces bénéfices ? Faisant écho à cette polémique, un député, MURET DE BORT, la développe à la tribune de la Chambre et la lance dans le grand public (1) : il montre que l'Etat, en se réservant la construction et l'exploitation des chemins de fer, pourra à cette condition seulement abaisser les tarifs. Avec la *Presse*, le *National*, le *Constitutionnel* et le *Commerce* soutiennent le même principe sous des variantes diverses. Bref, on assiste à une attaque à fond contre le système de 1842.

Le tout se complique d'une offre faite au gouvernement par la banque J. LAFFITTE et C^{ie} d'une avance de 500 millions pour l'exécution des chemins de fer. Les conditions proposées étaient 3 % d'intérêt fixe, plus un centime par tonne de marchandises et par voyageur pour chaque kilomètre parcouru pendant 25 ans, ce taux étant réduit à un demi-centime au delà de 1.000 tonnes et de 1.000 voyageurs ; le remboursement était prévu au pair. Ce système était pire au point de vue financier que celui des concessions, telles que les proposait le gouvernement ; mais il avait le mérite d'émaner du banquier populaire : il passionna l'opinion. On alléguait qu'il pouvait être amélioré : au lieu d'être émis à

(1) 175.

l'étranger, comme le proposait LAFFITTE, il pouvait être réservé à la France; le gouvernement pouvait au surplus le réaliser lui-même pour son propre compte : on rappelait l'idée lancée par Emile DE GIRARDIN en 1842, d'émettre des bons de chemin de fer produisant un centime d'intérêt par jour et par 100 francs.

Le gouvernement et les compagnies avaient également leurs défenseurs sur les bancs de la Chambre et leur coalition : des conférences avaient eu lieu au commencement de l'année pour arrêter, de concert entre les représentants des différentes circonscriptions favorables au ministère, une politique commune. On avait décidé d'y faire bloc en faveur de l'application de la loi de 1842. Faisant allusion à ces engagements, le *Journal des Débats* n'hésitait pas à écrire le 16 mai, lendemain du dépôt du projet de loi du chemin de fer de Strasbourg : « Nous parlons ici de cinq cents lieues de nouveaux chemins de fer comme si le succès des projets de loi actuellement en instance devant la Chambre des députés n'était point douteux. C'est qu'en effet le doute ne nous semble pas permis : aucune objection financière ne peut être soulevée; le mode d'exécution fixé par la loi du 11 juin 1842 est le seul qui convienne à la situation...; une immense majorité est acquise à l'ensemble des chemins de fer dont la Chambre est saisie ; les représentants des diverses sections du territoire se sont expliqués et entendus sur ce sujet, et l'accord entre la Chambre et l'administration est notoire ». A cette déclaration, la presse de gauche frémit d'indignation ; elle stigmatise le cynisme du grand journal officieux : elle était donc avouée sans fard, cette corruption des grands corps de l'Etat ; elle aboutira rapidement à la ruine de tout l'esprit public et à la mise à l'encan du pays.

C'avait donc été au milieu de l'effervescence de tous les systèmes économiques opposés aux siens et en pleine bataille politique que le gouvernement avait déposé le projet de loi du chemin de fer de Paris à Strasbourg. Fait caractéristique : à peine le ministre avait-il eu cessé de parler qu'un député, BUSSIÈRES, avait demandé si le gouvernement était en mesure de remettre les procès-verbaux des commissions d'enquête ; il savait que celle de Seine-et-Oise ne devait se réunir que le 22. Le ministre n'avait pas consulté la Commission supérieure : pourquoi ? Le 22 mai, écho des colères rémoises, HOUZEAU-MUIRON, député de la Marne, avait donné lecture d'une pétition revêtue de 3.000 signatures, signalant à la

Chambre « les faits très graves qui ont eu lieu à l'occasion du projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à Strasbourg :

« 1^o Le gouvernement n'aurait pas eu au moment de la présentation des projets tous les procès-verbaux d'enquête des localités traversées ;

« 2^o La Commission supérieure des chemins de fer instituée par ordonnance royale du 22 juin 1842 n'aurait pas été consultée ;

« 3^o La Chambre de commerce de Paris n'aurait pas eu les délais nécessaires pour faire connaître son avis. Je prie la Chambre », demanda l'orateur, « de vouloir bien ordonner le renvoi de cette pétition à la commission qui sera nommée pour l'examen du chemin de fer de Paris à Strasbourg ».

Cette commission avait été désignée le lendemain 23 : HOUZEAU-MUIRON, Philippe DUPIN, MURET DE BORT, D'HAUTERIVE, SAUNAC, DE SAHUNE, DE SCHAUBENBOURG, RICHOND DES BRUS et LUNEAU y avaient été appelés ; Philippe DUPIN avait été chargé du rapport. Au cours de la réunion des bureaux, plusieurs critiques avaient été adressées au gouvernement sur la non-consultation des commissions spéciales : cet oubli était d'autant plus fâcheux, avait-on dit, que plusieurs pairs de France et députés étaient à la tête de la compagnie soumissionnaire, dont l'ancien président du Conseil, le comte MOLÉ, était lui-même président. On s'était borné d'ailleurs à prendre connaissance de l'acte constitutif de la société, sans manifester autrement d'opposition. Quelques observations furent faites au point de vue stratégique. On agita la question de la concurrence du canal de la Marne au Rhin. Au fond, l'impression n'avait pas été mauvaise.

Cependant, on intriguait en sous-main pour faire pièce à la compagnie, et surtout à ses membres et à son président. Depuis le 17 sur les bancs de la Chambre était mise en circulation une formule de déclaration, où les membres de l'assemblée étaient invités à affirmer individuellement qu'ils n'avaient aucun intérêt dans les chemins de fer en instance devant le parlement.

« Les soussignés », disait cette formule, « membres de la Chambre des députés, déclarent ou affirment qu'ils ne sont ni directeurs, ni membres, soit nommés, soit même désignés, de l'administration des chemins de fer dont les projets sont actuellement soumis à la législature ; qu'ils ne sont ni soumissionnaires ni actionnaires ni bailleurs de fonds pour l'exécu-

tion ou l'exploitation de ces chemins, et qu'enfin ils n'ont aucun intérêt financier direct ou indirect dans ces entreprises ».

La déclaration était puritaine : elle était de nature à plaire à la vertu de tous ceux qui ne vivaient pas du régime. Elle se couvrit immédiatement de signatures, en tête desquelles se trouvèrent en bonne place celles de CRÉMIEUX, LEDRU-ROLLIN, DUPONT DE L'EURE, Odilon BARROT, DE TOCQUEVILLE, GARNIER-PAGÈS, LUNEAU, THIERS, DE LASTEYRIE, etc..., bref les hommes de la Réforme ou de 48 : 172 signatures furent obtenues au cours de mai; 9 noms nouveaux s'y ajoutèrent jusqu'au 14 juin. On enregistra cependant quelques défections retentissantes et motivées : le duc de VALMY, député de la Garonne, commenta son refus d'adhérer à la déclaration, dans une lettre ouverte à la *Démocratie Pacifique* :

« Un obstacle réel », écrivait-il notamment, « à la prédominance des intérêts privés sur les intérêts généraux du pays ne peut se trouver que dans l'indépendance des caractères, et si cette indépendance ne paraissait pas assurée aux auteurs de la déclaration par les conditions de la loi électorale actuelle, il était plus naturel d'en réclamer une qui offrît des garanties plus efficaces ».

En attendant, la commission chargée de l'instruction du projet de loi avait commencé ses travaux. Quelle allait être son attitude? Se prononcerait-elle comme la commission chargée de l'examen du projet de loi de la ligne du Nord, pour l'achèvement complet du chemin de fer par l'Etat et sa mise à bail pour 12 ans aux mains d'une compagnie fermière : secret désir de Reims et des partisans du tracé indirect? Entrerait-elle au contraire dans les vues du gouvernement? L'une ou l'autre hypothèse était faisable.

La première chose dont elle se préoccupa, en effet, fut de déterminer la part qui devait être faite à l'Etat dans l'établissement des chemins de fer. Plusieurs membres exprimèrent le regret que le gouvernement « au lieu de s'engager... avec une compagnie quelconque » n'eût pas entrepris les travaux lui-même, soit pour arriver par l'expérience à adopter définitivement ce système, soit pour obtenir avec le temps des concessions plus avantageuses ». Le ministre des Travaux publics, entendu le 4 juin avec son collègue des Finances, répondit qu'il y avait deux compagnies (on verra quelle était la seconde) : ces compagnies paraissaient sûres; il

pensait donc qu'il valait mieux traiter immédiatement que « laisser les choses dans l'incertitude ». En présence du ministre des Finances les mêmes membres de la commission soutinrent la thèse de l'emprunt, en souhaitant que ce fût le gouvernement qui s'en chargeât. Le ministre marqua au contraire sa préférence pour « les interventions de compagnies financières, comme pouvant donner une impulsion plus vive au mouvement des capitaux et conduire plus efficacement au but qu'on se proposait d'atteindre ».

Par 5 voix contre 4, la commission se rallia franchement à la situation créée par la loi du 11 juin 1842 :

« Elle a pensé, lit-on au rapport de Philippe DUPIN, qu'il était utile d'appeler l'industrie privée à concourir et à s'intéresser aux grands travaux d'utilité publique, que c'était une bonne direction à donner aux capitaux français, qu'à côté de ces premiers avantages se plaçait celui d'appeler à nous les capitaux étrangers, que cette fusion d'intérêts était à la fois un lien de plus entre les peuples et un gage de paix pour l'Europe »...

Le deuxième point qui sollicita l'attention de la commission fut l'opportunité d'appliquer le système atmosphérique sur la ligne de Strasbourg. On sait en quoi consistait ce système; il fonctionna en France sur le chemin de fer de Saint-Germain au Pecq : il résidait essentiellement dans un tube pneumatique à l'intérieur duquel circulait un piston attaché au convoi à tirer; le vide réalisé sur l'une ou l'autre des faces du piston, à partir de l'une ou de l'autre des extrémités de la ligne, entraînait tout le dispositif dans la direction voulue.

Ce système, conçu à partir d'un principe simple, mais d'une application singulièrement complexe, avait par ses avantages théoriques séduit l'opinion, et l'on discutait fort autour des différents dispositifs en compétition pour résoudre au mieux les difficultés du problème technique.

A l'égard du chemin de fer de Strasbourg, la question était posée par une soumission produite le 29 avril par le directeur de la Compagnie du canal de l'Ourcq, le baron Georges Tom HAINGUERLOT, le même dont on a vu le rôle au cours des enquêtes du chemin de fer de Paris à Meaux. Le ministre n'y ayant fait aucune allusion dans l'exposé des motifs, HAINGUERLOT, le 25 mai, avait saisi directement les membres de la commission (1). La soumission et le mémoire

(1) 287.

qui accompagnaient sa lettre étaient signés de l'ingénieur du canal, Emile VUIGNER : d'après les calculs de cet ingénieur, le système atmosphérique devait produire une économie de 30 millions et réduire la dépense totale à 54.440.000 francs au lieu de 84.660.000 francs; le chemin de fer pouvait être construit en quatre ans au lieu de huit. La compagnie offrait enfin de faire l'avance des fonds au taux de 3 %, remboursable sur les derniers crédits ouverts par les chambres.

Les considérants du mémoire sont d'autant plus curieux qu'ils émanent de l'ingénieur même qui construira en partie la ligne dans le système classique dont il montrait les inconvénients : inconvénients, disait-il, dus surtout au mode de traction par machines locomotives, lequel imposait l'obligation de maintenir les rampes dans des limites très faibles, d'éviter les courbes à petits rayons, d'employer un matériel fixe lourd, un matériel roulant plus pesant encore et plus nombreux : d'où un entretien de la voie et du matériel plus dispendieux. VUIGNER faisait le procès de la locomotive : il en fallait un très grand nombre, 3 par 8 kilomètres; elles nécessitaient des ateliers considérables, un outillage complet, une surveillance de tous les jours; « leur durée est incertaine, toute leur valeur est une valeur relative, et, par le fait seul qu'elles ont servi quinze jours, elles perdent la moitié de leur prix »; il les montrait encore comme les causes d'effroyables accidents : « la locomotive n'est pas, comme on l'a dit, un animal docile, attelé au convoi qui précipite sa marche...; la locomotive est une puissance de 20.000 kg. et d'une vitesse de 11 mètres par seconde : puissance aveugle qu'on peut bien diriger et modérer, mais qui, lorsqu'elle échappe, s'élance avec une effrayante énergie, renverse ou est renversée par les chocs les plus irrésistibles et a des flammes toutes prêtes pour dévorer les voitures, qui, dans le désastre, seront en contact avec elle ». VUIGNER montrait, par antithèse, le système atmosphérique affranchissant la locomotion de cet excès de dépense et de cet excès de danger.

Les propositions d'HAINGUERLOT étaient, pour résumer, de trois sortes :

1^o Dans le cas où le tracé ne passerait pas par la vallée de la Marne, de construire à ses risques et périls un chemin de fer atmosphérique de Paris à Meaux;

2^o Dans le cas où le chemin de fer de Strasbourg passerait par la vallée de la Marne, de faire l'essai du chemin de fer atmosphérique sur les berges du canal de l'Ourcq;

3° En tous cas, il se déclarait prêt à soumissionner le chemin de fer, offrait d'y essayer le système qu'on lui prescriirait et s'engageait à terminer ces essais pendant l'intersession, afin que la Chambre, à la rentrée, pût prendre un parti décisif en connaissance de cause.

La commission s'attacha à étudier la proposition HAIN-GUERLOT, non pas en elle-même, mais au point de vue du nouveau système qu'il offrait d'appliquer. Elle le fit avec beaucoup d'attention; mais il lui apparut que ce système n'était pas encore au point et que, si des expériences devaient être tentées en France, il n'était pas opportun de les entreprendre sur un « railway » d'importance aussi grande que celui de Strasbourg (l'application du système atmosphérique à la ligne de Saint-Germain sera réalisée au mois d'avril 1847). Elle jugea cependant qu'il n'y avait pas d'inconvénient à laisser au gouvernement la faculté de l'employer à certaines parties de la ligne au cas où les avantages du système seraient démontrés.

La commission aborda ensuite la question autrement épineuse du choix à faire du tracé. Elle constata que c'était la vallée de la Marne qui offrait la plus forte circulation, que cette vallée avait l'avantage de mieux couper le territoire, enfin qu'il y avait dans sa direction des habitudes à maintenir. Au tracé de la vallée de la Marne, on avait opposé l'économie du tracé circulaire, économie évaluée à 10.864.000 francs; mais cette économie était compensée par un allongement de 61 km. entre Paris et Strasbourg : à 16.000 francs de produit brut au kilomètre, c'était 976.000 francs par an, somme qui correspondait à un capital de 20 millions; d'autre part, Reims une fois dépassée, le tracé circulaire n'offrait plus que des populations rares, une circulation peu active, pas une seule ville en dehors de Sainte-Menehould et de Saint-Mihiel, cette dernière laissée d'ailleurs à quelques kilomètres. Le tracé direct desservait au contraire Vitry, Bar-le-Duc, Commercy, Toul; quant à Metz, les deux tracés la servaient également, l'un à 388 km., l'autre à 387 km.; Reims elle-même était rapprochée de Paris de 4 km. par la Marne. A l'argument du transit la commission objectait sa faiblesse : 13.224 tonnes en 1842, dont 1/10 seulement pour l'Allemagne; et encore, pour obtenir un réel raccourcissement entre le Havre et Metz, il fallait construire la jonction Rouen-Beauvais-Creil, de 107 km., et pour atteindre la frontière, les 79 km. de la ligne de Metz à Sarrebrück : c'était 186 km. et 30 millions pour des

avantages incertains. La commission conclut en conséquence que le chemin qu'il fallait construire n'était pas celui du Havre à Mannheim, mais celui de Paris à Strasbourg. Pouvait-on d'ailleurs déposséder la Belgique de son transit naturel? Elle ne le croyait pas non plus : Rotterdam et Anvers étaient infiniment mieux placés que le Havre pour communiquer avec leurs débouchés; mettant en comparaison les distances de ces ports à Mayence et à Mannheim :

Le Havre-Mayence	822 km.
Rotterdam-Mayence	460 km.
Anvers-Mayence	409 km.
Le Havre-Mannheim	758 km.
Rotterdam-Mannheim	524 km.
Anvers-Mannheim	473 km.

la commission aboutissait à la conviction que, de toutes façons, les distances étaient défavorables au Havre.

Le transit ne s'établira, s'exprimait son rapport, que sous d'autres influences que celle de la distance : que l'Allemagne par exemple, du fait du perfectionnement de son industrie textile, appelle des cotons bruts au lieu de demander des cotons filés, « alors elle aura avantage à lier des relations avec un marché aussi fréquenté et aussi richement approvisionné que le Havre ». La commission, sur l'initiative d'un de ses membres, conclut dans ces conditions que, loin qu'il y eût intérêt à éviter Paris, cette place servirait au contraire d'utile liaison, et que « l'alimentation qu'elle donne à l'activité qu'elle imprime aux voies de circulation qui la bordent » était appelée à exercer « sur les tarifs une immense influence, dont on pourrait profiter » : il fallait ajouter au cahier des charges une disposition permettant au gouvernement « de réduire de moitié les tarifs perçus par la compagnie en faveur des matières premières en transit ».

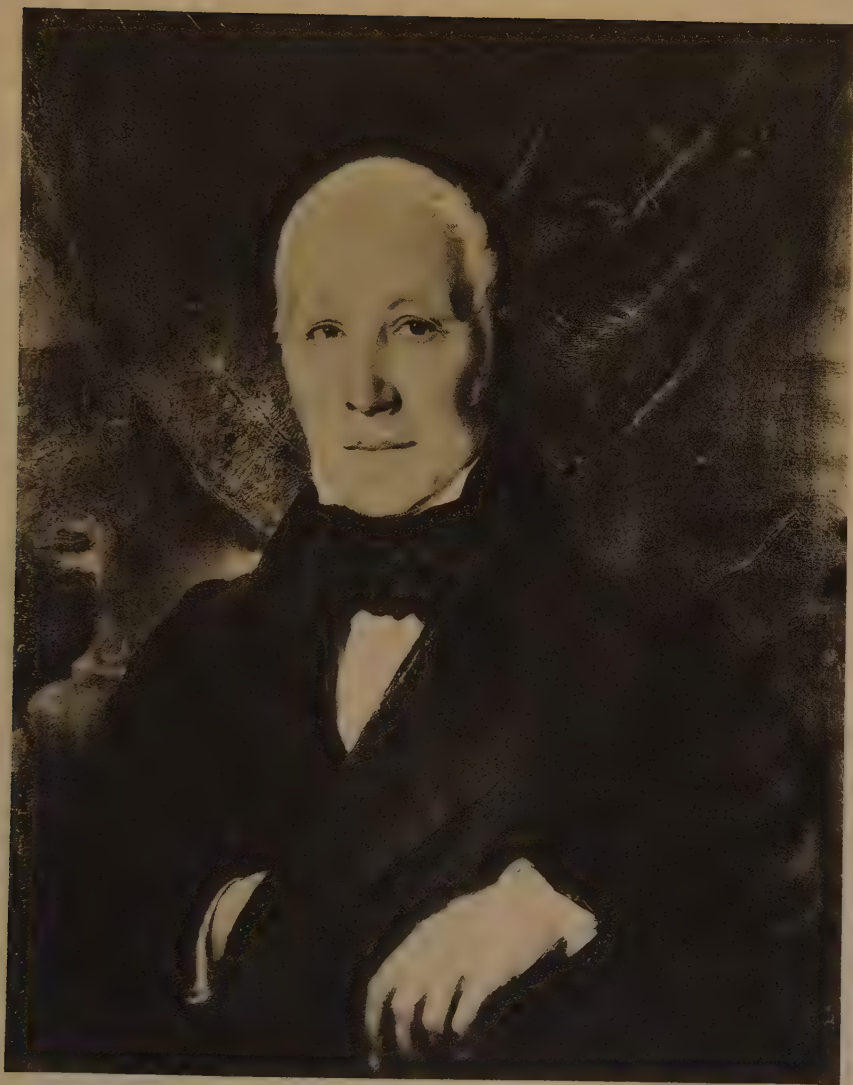
La commission passa ensuite à l'important problème créé par la juxtaposition du chemin de fer et du canal de la Marne au Rhin. Prenant la question dans son ensemble, elle fit les réflexions les plus sages sur la politique suivie en 1838 : le canal comme le chemin de fer, constata-t-elle, recherche les populations les plus denses, « en est l'indice, ainsi que d'un mouvement industriel considérable »; il est une « présomption en faveur de la richesse agricole et industrielle ». A ceux qui prétendaient donc que le chemin de fer devait tuer le canal, elle répondait que, précisément, il n'en était que plus juste de « donner cette voie nouvelle à ceux qui allaient perdre l'ancienne » :

« Si l'existence d'un canal n'est pas une raison pour empêcher l'établissement parallèle d'un chemin de fer qui appelle une locomotion plus utile, plus étendue, plus puissante, l'existence d'un chemin de fer est assurément une raison invincible pour ne pas risquer à côté l'établissement d'un canal ».

Elle exprima donc le regret que des sommes considérables eussent été engagées dans la construction du canal; elle insista surtout sur l'erreur qu'on avait commise en ne les concentrant pas, de telle sorte que le canal se trouvait entrepris sur la majeure partie de son parcours et terminé nulle part; elle émit l'avis que l'on achevât les sections en état de l'être rapidement (entre Vitry et Bar), mais qu'on suspendît les travaux des sections moins avancées (entre Bar et Toul) et qu'on abandonnât enfin les parties non entreprises (entre Nancy et Strasbourg). Le remède était héroïque : dans quelle mesure était-il efficace? On aura l'occasion de le voir.

La commission fut unanime sur la question des embranchements, bien qu'un membre eût fait observer qu'ils étaient en dehors du cadre fixé par la loi du 11 juin 1842. L'embranchement de Reims fut admis d'emblée, avec cette réserve qu'au lieu de se souder à Cherville sur la ligne principale, il s'y soudât à Epernay ou à Dormans. On discuta de la direction à donner à celui de Metz : pour les mêmes motifs que le Conseil général des Ponts et chaussées, la commission choisit le tracé de la vallée de la Moselle. Les intérêts spéciaux de Metz ne furent cependant pas méconnus et un paragraphe spécial du rapport leur fut consacré : « La commission », y fut-il dit, « comprend combien il serait désirable qu'une voie de fer ouvrit à nos usines de Champagne l'approche des houillères de Sarrebrück, et au commerce de la France une nouvelle porte sur l'Allemagne; elle reconnaît encore que si le chemin de fer de Metz à Sarrebrück s'exécute, l'embranchement de Saint-Julien deviendra indispensable; mais, dans l'état actuel des choses, il ne lui paraît pas possible de sacrifier à cette éventualité (quelque probable que soit sa réalisation) un embranchement indispensable pour desservir les fréquentes relations qui existent entre deux villes aussi voisines que Metz et Nancy ».

La commission consacrait donc complètement les propositions du gouvernement; mais elle se montra préoccupée de la façon dont la construction du chemin de fer serait conduite : ARAGO en 1838 avait manifesté des craintes sur le fait que le progrès pouvait devancer la marche des travaux d'éta-



LE BARON GEORGES TOM HAINGUERLOT

(portrait par Bouchot au baron Arthur Hainguerlot)

blissement des chemins de fer. Frappée à son tour de la stérilité dont elle voyait menacé le canal de la Marne au Rhin, la commission recommanda instamment qu'on ne renouvelât pas pour le chemin de fer la faute commise dans la construction du canal, qu'on ne disséminât point les travaux sur toute la ligne de manière à les rendre inutiles « si des circonstances imprévues venaient à suspendre la confection de nos voies de fer ». Elle émit le vœu qu'on y travaillât donc par grandes sections et qu'on ne mît la pioche aux embranchements que la ligne principale une fois terminée, exception faite naturellement pour les travaux de longue haleine.

La commission ne dit rien de l'emplacement à choisir pour l'embarcadère du chemin de fer dans Paris. Elle se borna à recommander au gouvernement le vœu du Conseil municipal de Paris qu'il fût placé dans le VIII^e arrondissement.

La durée à donner au bail sépara de nouveau les membres de la commission : le sujet opposait, en effet, partisans et adversaires des compagnies. Un membre proposa de la réduire à 30 ans; la commission par 7 voix contre 2 choisit 41 ans : c'était la durée de bail fixée pour le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, et on pouvait douter que l'exploitation de celui de Paris à Strasbourg dût être plus avantageuse; les documents statistiques d'autre part s'opposaient à un maximum plus court. Ces documents statistiques n'étaient d'ailleurs le fruit que d'études encore très sommaires, antérieures aux travaux qu'on a analysés dans le titre I du volume précédent : elles évaluaient à 46.031.273 seulement le nombre des kilomètres parcourus par les voyageurs (271.327 voyageurs). C'était, pour les 499 km. de Paris à Strasbourg, 92.247 voyageurs au kilomètre : à 0 fr. 065 par voyageur, la recette brute qu'ils apportaient était de... 5.996 francs
De même 11.960 tonnes de roulage accéléré à

0 fr. 15 donnaient	1.794 francs
et 82.400 tonnes de roulage ordinaire à	
0 fr. 10	8.240 francs
Soit au total	16.030 francs

En comptant à 55 % les frais d'exploitation, la recette nette ressortait à 7.213 fr. 50 par kilomètre, soit 4,8 % de la dépense, évaluée à 150.000 francs.

En doublant la recette obtenue du transport des voyageurs pour tenir compte de l'influence immédiate du chemin de fer sur les voyages, ce taux était ramené à 6 %. Mais il fallait tenir compte du fait que les calculs n'avaient été établis

que sur les 499 km. de la ligne principale, alors que le projet de loi y ajoutait 87 km. d'embranchements, et que le trafic de ces embranchements avait été compté dans celui de la ligne principale : compte tenu de cet allongement, le produit net du chemin de fer était évalué finalement à 5 %. Il ne permettait pas d'affecter plus de 1 % à l'amortissement, et le taux de 1 % n'amortissait le capital qu'en 41 ans et 66 jours. C'était cette considération qui avait dicté l'amendement de la commission.

A cet amendement, la commission en avait ajouté un autre, auquel l'opposition attachait une grave question de principe : l'adjudication aurait lieu par voie de publicité et de concurrence, le rabais devant porter sur la durée de jouissance de la concession. C'était une forte atteinte, pensait-on, à la liberté du gouvernement et une difficulté de plus opposée à la compagnie MOLÉ.

Philippe DUPIN déposa son rapport le 25 juin. Entre temps de très importantes discussions avaient déjà été consacrées par le parlement au chemin de fer de Paris à Strasbourg : discussions d'ordre technique, à propos du projet de loi du chemin de fer de Paris à Lyon, sur l'intérêt de créer aux deux lignes de Lyon et de Strasbourg un tronc commun jusqu'à Troyes ; discussions d'ordre politique, à propos de différents autres chemins de fer, sur la composition de la compagnie Molé : les deux chapitres suivants rendront compte successivement de ces discussions.

CHAPITRE II

LE PROJET DE LOI DU CHEMIN DE FER DE LYON ET LE TRONC COMMUN AVEC LA LIGNE DE PARIS A STRASBOURG

Le projet de loi du chemin de fer de Lyon avait été déposé le 30 mars (1). Le tracé choisi par le gouvernement était le tracé de la vallée de l'Yonne. Après le Conseil général des Ponts et chaussées et la Commission supérieure des chemins de fer, le cabinet avait rejeté à son tour le tronc commun. Il s'en était expliqué en ces termes : « L'adoption d'un tronc commun pour les chemins de fer de Lyon et de Strasbourg présente au premier aperçu l'avantage d'une économie importante dans les frais de premier établissement, et permet d'espérer des produits plus considérables pour une dépense donnée; mais, d'une part, on ne peut guère songer à vicier le tracé d'une ligne d'un si haut intérêt que celle de Paris à Strasbourg en augmentant dans une forte proportion le trajet qu'elle aurait à parcourir; on ne peut pas non plus éloigner à ce point la ligne de Strasbourg des villes principales de l'Est de la France, qui doivent assurément espérer et attendre un autre résultat de la loi du 11 juin 1842.

« D'autre part, il nous a paru que, dans l'exécution de la loi du 11 juin 1842, nous ne devons pas envisager seulement les intérêts du présent, mais qu'une économie actuelle ne pouvait pas être un motif suffisant pour faire adopter une direction qui ne satisferait pas réellement aux conditions que l'administration est appelée à remplir : il est certain que le tracé naturel de Paris sur Strasbourg ne doit pas se porter sur Romilly et sur Troyes; il est certain que si aujourd'hui on se décidait pour ce tracé, un jour ou l'autre on se trouverait dans la nécessité de construire une ligne plus directe

(1) Pour ce chapitre, voir 400 à 413.

sur Strasbourg. C'est ainsi que nous rectifions tous les jours des routes de terre qui, dans le principe, n'ont pas reçu le tracé qu'on aurait dû leur assigner. L'établissement d'un tronc commun, tel qu'il est proposé pour Lyon et Strasbourg, aurait donc le double inconvénient de ne pas nous permettre aujourd'hui de choisir la meilleure ligne de Lyon et de laisser pour un avenir plus ou moins éloigné la charge de la création d'une nouvelle ligne sur Strasbourg... »

Le rapport de LA TOURNELLE déposé le 29 mai 1844, consacra un important développement à cette question : après avoir fait remarquer qu'elle n'était plus entière du moment que le gouvernement venait de déposer un projet de loi spécial pour la ligne de Strasbourg, le rapporteur dégagait au point de vue des distances les résultats du tronc commun : de Paris à Troyes 190 km., dont 30 appartenant au chemin de fer de Corbeil ; restaient à construire 160 km. ; de Paris à Strasbourg 550 km. au lieu de 499, d'où 51 km. d'excédent ; de Paris à Lyon, 27 km. de plus que par les vallées de l'Yonne, de l'Armançon et de l'Oze :

« Deux grandes voies de circulation auraient été ainsi détournées de leur direction naturelle et faussées par un résultat d'économie mesquine et mal entendue ; car, d'après les calculs qui précèdent, les 190 km. de bénéfice prétendu à obtenir par le tronc commun devaient être réduits : 1^o des 51 km. de l'allongement du chemin de Strasbourg au delà de Troyes ; 2^o des 27 km. ajoutés au chemin de Lyon ; 3^o des 30 km. déjà exécutés entre Paris et Corbeil. »

Le tronc commun était ainsi réduit à 82 km., soit à 150.000 francs le km., 12.300.000 francs.

Le rapport tirait d'autre part les conséquences économiques du tronc commun : établi aux abords de Paris, là où la circulation était le plus intense, il réalisait l'économie d'une ligne de chemin de fer là où précisément le besoin s'en faisait le plus sentir ; au delà de Troyes, il substituait au contraire, « au riche parcours de la vallée de la Marne pour le chemin de Strasbourg, un parcours plus long de 51 km. à travers les plus arides plaines de la Champagne crayeuse »... Au point de vue de l'exploitation, il montrait celle des deux lignes à laquelle n'appartiendrait pas le tronc commun, impossible à exploiter dans les conditions de la loi de 1842 et, si l'Etat s'en chargeait, « éternellement onéreuse » au Trésor.

« Au contraire, supposez deux lignes distinctes arrivant toutes deux à Paris par deux vallées indépendantes, chacune

exploitant cette immense circulation dont une ville d'un million d'habitants est la cause et le but : les besoins sont mieux satisfaits; l'activité de la vie sociale est plus excitée; les éléments de la richesse sont plus équitablement répartis. Vous avez deux lignes prospères au lieu de deux entreprises languissantes »...

Les 19 et 20 juin on vit s'affronter devant la Chambre des députés, en une discussion solennelle, les défenseurs des troncs communs et leurs adversaires. Dès l'ouverture de la discussion générale, le député de Troyes, STOURM, développe avec une vive animation les avantages du tronc commun; il conteste d'abord les chiffres de la commission. C'est à tort qu'elle a dit, suivant en cela le Conseil des Ponts et chaussées et la Commission supérieure, que le tronc commun viciait les tracés; l'allongement était insignifiant : d'un côté 10 ou 28 km. suivant les itinéraires, nul de l'autre; en comptant à 12.300.000 francs l'économie du système, la Commission n'avait compté que la moitié de la dépense; elle supposait ensuite arbitrairement que le tronc commun passerait par Corbeil; mais il y avait un tracé beaucoup plus court (celui de la Brie au départ de la place de la Bastille par Provins) : par là ce n'était pas 87 km., c'était 155 km. épargnés et une économie de 46 millions, somme suffisante pour construire le chemin de fer entre Châlon et Lyon, entre Lyon et Avignon, entre Paris et Reims ou entre Tours et Nantes; il fallait aussi considérer l'économie de 25 % sur le tarif des voyageurs et des marchandises concentrés sur une seule ligne et entre les mains d'une seule entreprise : réduction non négligeable sur une ligne de transit. STOURM citait ensuite tous les avis émis en faveur du tronc commun; il montrait même à Strasbourg le préfet, la commission d'enquête, la Chambre de commerce envisager sans défaveur le passage de la ligne de Strasbourg par Troyes. C'est que le tronc commun présentait les avantages les plus certains : il était appelé à devenir la ligne mère destinée à assurer tous les échanges de l'Est avec le Midi, et ces échanges, l'orateur en développait l'importance; le passage à Troyes leur évitait un détour de 20 lieues pour la région du Nord, de 50, 60, 70 lieues pour les départements d'entre Marne et Moselle. Passant à un autre ordre d'argumentation, STOURM brossa un tableau des voies navigables de la région de l'Est, faisant ressortir cette immense lacune qu'on a signalé précédemment : « vaste espace, dit-il, de 2.000 lieues carrées dépourvu de voies navigables »; autour de cet espace

une immense circonférence de 300 lieues de canaux ou de rivières navigables : « il semblait qu'on aurait dû s'empressez de porter au cœur de cette contrée un chemin de fer, ne fût-ce qu'à titre de compensation des avantages répandus sur les pays environnants. Il n'en est rien : on vous propose de doubler d'une voie de fer les voies navigables, de mettre à côté des voies navigables, bord à bord, un chemin de fer »... Or quel est ce pays déserté? Un pays sans importance? Non : « la Haute-Marne qui se meurt faute de combustible à bon marché, faute de débouchés pour ses produits; c'est le Châtillonnais qui produit le dixième des fers fabriqués en France, le Châtillonnais qui souffre des mêmes souffrances que la Haute-Marne et pour la même cause; c'est l'arrondissement de Bar-sur-Seine, qui exporte chaque année par le roulage 220.000 hectolitres de vins qui sont expédiés en Normandie, en Picardie, dans les départements du Nord et jusqu'en Belgique; c'est la ville de Troyes ».

Il montre alors ce qu'est Troyes : une ville de 30.000 habitants, un commerce de 60 millions de produits fabriqués, nœud de quatre routes royales, au milieu d'un cercle de 30 lieues seule agglomération de son importance, capitale de la Champagne, intermédiaire du transit du Nord-Ouest avec la Suisse. Si, comme l'a dit LAMARTINE à propos du chemin de fer d'Avignon à Marseille, en défendant le passage de la ligne par Arles, « un chemin de fer doit être, non une corde tendue, mais une corde lâche », le chemin de fer de Strasbourg doit passer par Troyes : car Arles n'a que 20.000 habitants et allongeait le chemin de fer de 21 km.; Troyes en a 30.000 et n'allonge pas la distance des points terminus.

Si on le choisit, le tracé proposé par l'Yonne va anéantir le canal de Bourgogne. Les études les plus récentes l'ont prouvé : l'Angleterre en offre un exemple probant. Partout où un chemin de fer a fait concurrence à un canal, ou bien, comme aux Etats-Unis, on a dû interdire au chemin de fer de transporter des marchandises, ou bien les tarifs des canaux ont dû s'abaisser de telle sorte que les cours de leurs actions se sont effondrés. En France, on voit le canal de Givors, le canal du Rhône au Rhin, soumis à la même destinée; le canal de Bourgogne, qui, de tous, a coûté le plus cher, est en plein accroissement : alors qu'il ne donnait en 1832 que 54.000 francs de produits, en 1839 il en donnait 870.000, en 1843 il en a procuré 1.300.000; ces produits ne sont pas encore suffisants pour couvrir les frais d'entretien; mais ils offrent une progression

rapide : les pouvoirs publics ne vont pas vouloir détruire volontairement cette prospérité.

A STOURM, député de l'Aube et défenseur du tracé troyen, LARABIT, député de l'Yonne et avocat du tracé bourguignon, donna la réplique. La ligne choisie par le gouvernement, affirma-t-il en débutant, est celle qui, de tout temps, possède le courant commercial, les marchandises et les voyageurs : c'est parce qu'elle est la ligne la plus courte, la plus directe ; elle est la ligne du « haut soleil ». C'est l'esprit de localité qui amène Troyes à soutenir le tronc commun : que l'on desserve cette ville par un embranchement, comme le propose la commission, c'est bien ; mais il serait déraisonnable, pour passer par cette ville, de supprimer deux parcours partiels aussi importants que ceux de la Seine et de la Marne. D'ailleurs, quand on a parlé de l'économie entraînée par le tronc commun, on a exagéré : on l'a chiffré à 48 millions, 160 km. à 300.000 francs ; mais si l'on faisait un tronc commun, on ne le prolongerait pas jusqu'à Troyes pour se rabattre ensuite par un angle très aigu sur Pargny : on l'arrêterait à Bouchy-le-Repos. L'économie se réduirait alors à 10 millions pour la portion des travaux à la charge de l'Etat ; quant à l'économie relative à la superstructure, on ne peut la faire entrer en ligne de compte : car, ou bien ce sont les compagnies qui posent les rails, et elles le font pour rien et les abandonneront à l'Etat à fin de jouissance sans indemnité ; ou bien c'est l'Etat qui les pose, et il réclame alors aux compagnies au moins 5 % du capital des rails, ce qui est un bon placement. De son côté, l'économie à prévoir sur le matériel roulant est illusoire ou ne peut résulter que de la diminution du nombre des voyageurs : on a dit, en effet, que les convois partant de Lyon se complèteraient au point de bifurcation par les voyageurs venant de Strasbourg ; mais c'est une erreur, car les compagnies s'informeront des besoins des localités qu'elles desserviront et régleront les heures et la fréquence des convois pour qu'ils ne circulent pas à vide. Ceux-ci marcheront d'ailleurs sans s'arrêter aux points intermédiaires. L'orateur précédent a prédit la ruine du canal de Bourgogne ; mais le canal paraît hors de cause, car ses tarifs sont le tiers ou le quart de ceux du chemin de fer : ainsi pour le froment, 0 fr. 06 au lieu de 0 fr. 16 ; pour le fer, 0 fr. 06 au lieu de 0 fr. 08 ; pour la houille, 0 fr. 03 au lieu de 0 fr. 12. Enfin LARABIT fait allusion aux exagérations dont le commerce de Troyes a fait l'objet dans le discours du précédent orateur : on n'y emploie, dit-il, que 1.800 tonnes de coton !

Conformément aux règles parlementaires NISARD, député de la Côte-d'Or, donne la réplique à LARABIT. On a invoqué, dit-il, l'ancienneté des relations établies par la vallée de l'Yonne et les inconvénients de déplacer l'itinéraire de ces relations; mais, en l'occurrence, il ne peut s'agir que du nombre des chevaux employés au service du transport et indirectement des intérêts de l'agriculture. De toute façon, que le chemin de fer passe par l'Yonne ou la Seine, le trafic de terre n'en sera pas moins dépossédé : on ne comprend dès lors le maintien du privilège de la vallée de l'Yonne à être la voie de transit entre Paris et Lyon, que comme une sorte de dédommagement : dédommagement qui lui assurera le passage de la circulation intermédiaire entre Montereau et Dijon. Mais là n'est pas la question : il s'agit de savoir s'il ne sera pas beaucoup plus utile pour les intérêts généraux du pays que le chemin de fer passe par la Seine et non par l'Yonne. La vallée de l'Yonne est surtout agricole, celle de la Seine surtout industrielle. Or, dans l'Yonne « il n'y a pas un setier de blé, il n'y a pas une barrique de vin, un stère de bois qui reste dans la localité, faute de moyens de transport » : qu'est-ce que le chemin de fer y ajoutera? Rien! Au contraire, il dépossédera les voies de transport existantes et notamment la voie d'eau. Par la Seine, au contraire, c'est l'intérêt immense qui s'attache à donner un moyen de transport à une contrée industrielle qui en manque, avec cet effet certain que la ligne de fer développe la production industrielle, alors que la production agricole ne peut s'élargir que dans des limites très resserrées; sans compter que dans la vallée de la Seine également les produits agricoles ne manquent pas : produits vinicoles et forestiers, dont le prix est avili faute de communication.

La discussion reprit avec l'examen des articles. Sur l'article 1 libellé comme suit : « Le tracé sera dirigé par les vallées de la Seine, de l'Yonne, de l'Armançon, de la Brenne, de l'Oze et de la Saône », STOURM opposa un amendement portant le chemin de fer dans la vallée de la Seine. La lutte fut extrêmement serrée : un autre député de l'Aube, ARMAND, soutint l'amendement. Il reproduisit longuement les calculs des distances; il opposa la longueur des lignes combinées par le tronc commun à celle des lignes isolées :

1^o Lignes isolées

Paris-Nancy, par la Marne	350 km.	} 771 km.
Paris-Dijon, via Yonne et Oze	321 km.	
Embranchement de Troyes.	100 km.	

2^e Lignes combinées

Paris-Troyes par les plateaux.....	150 km.	} 359 km.	} 517 km.	
Troyes-Pargny	83 km.			
Pargny-Nancy.....	126 km.			
Troyes-Dijon	158 km.			
Différence :	254 km.			

Il ajouta l'économie de transport dont profiteraient les provenances de Strasbourg et Nancy sur Dijon et ses au delà : 357 km. au lieu de 671.

Avec ces 254 km., c'était 76.200.000 francs d'économie à consacrer à la grande ligne de Vitry, Châlons, Reims, Soissons, Saint-Quentin, Cambrai, Douai : la ligne Dunkerque-Marseille. On réalisait un réseau desservant 22 départements, 16 villes de 20.000 âmes, 22 autres de plus de 10.000 âmes.

A ce discours, LARABIT répond brièvement qu'admettre le tracé par les plateaux, c'est rejeter implicitement le chemin de fer de Paris à Strasbourg, c'est ruiner les espérances de la vallée de la Marne. Le détour par la Seine et Montereau cause un allongement considérable à la ligne de Paris à Lyon.

Alors intervient BUREAUX DE PUSSY, député de l'Allier : il y a, suivant lui, un tracé intermédiaire : c'est celui qui part de la Bastille, et qui est projeté le long du vallon du Morbras, puis via Tournan, Provins, Romilly et la haute Seine. C'est un tracé qui a toujours été traité en parent pauvre : la commission ne l'a analysé que superficiellement ; le Conseil des Ponts et chaussées ne s'en est pour ainsi dire pas occupé ; son auteur a été persécuté par le ministre et a fait l'objet d'une sanction injuste. Or, ce tracé est remarquable : il raccourcit la distance de Paris à Lyon de 17 km., en n'allongeant celle de Paris à Strasbourg que de 12 km. A l'encontre du tronc commun on a parlé d'allongement ruineux d'un côté, d'un raccourcissement imperceptible de l'autre : le trajet DAUSSE répond à l'une et l'autre objection.

Après une courte intervention de VUITRY, député de l'Yonne, Philippe DUPIN, lui aussi député de l'Yonne, prend la parole pour répondre à BUREAUX DE PUSSY et remettre les choses au point : la question des troncs communs, dit-il, n'est pas une simple question d'arithmétique, car, dans ce cas, il y aurait quelque chose de plus économique encore : ce serait de ne pas faire de chemins de fer du tout. Toute la question est de savoir si l'économie due au tronc commun supprime une dépense utile : si la dépense est utile, sa suppression n'est pas une économie. C'est à ce point de vue qu'il faut examiner le

cas des lignes de Lyon et de Strasbourg. Or le système de la loi de 1842 a été de réunir Paris aux extrémités du territoire. On y a ajouté certaines grandes relations provinciales qui entraient dans le plan de la loi : Bordeaux-Méditerranée, Lyon-Strasbourg. Suivant cette loi, les régions du Nord, du Midi et de l'Ouest ont été desservies par sept grandes voies tracées à intervalles rapprochés : lignes du Nord, du Havre, de Chartres, Laval et Brest, de Tours à Nantes, de Bordeaux de Vierzon et Châteauroux, de Bourges et de Clermont. À l'Est on avait ménagé une immense ouverture où doivent prendre place les lignes de Strasbourg et de Lyon. Or, que propose BUREAUX DE PUSSY ? D'en faire un tronc commun ; mais, si c'est une doctrine que l'on veut appliquer, il faut l'étendre : à l'Ouest par un tronc commun aux lignes de Brest et de Nantes, au Sud par un tronc commun aux lignes de Vierzon, Châteauroux et de Bordeaux ; sinon, il faut accorder des chemins de fer particuliers à Lyon et à Strasbourg.

Passant à un autre ordre de considérations, dans l'établissement des tracés de chemins de fer, expose-t-il, « on s'est toujours attaché à un point important parce que c'était un devoir de justice : c'était autant que possible de ne pas déplacer arbitrairement les éléments de prospérité du pays, de respecter ce que j'appellerai les droits acquis, c'est-à-dire de laisser la richesse là où elle est, les grands courants commerciaux là où ils sont établis »... Si l'on applique ce principe aux deux lignes de Lyon et de Strasbourg, on voit que les voies des grands courants commerciaux sont localisées suivant trois directions : l'Oise et l'Aisne, la Marne, l'Yonne. Le tronc commun par les plateaux conduit à déposséder de leurs éléments ces trois vallées, et cela pour les transporter sur les plateaux de la Brie et « dans cette partie de la Champagne dotée d'un nom qui n'est pas le symbole de la richesse ».

Philippe DUPIN réfute enfin les allégations tendancieuses de BUREAUX DE PUSSY quant à la façon dont avaient été examinés les projets DAUSSE : les arguments du Conseil général des Ponts et chaussées, conclut-il, avaient été précisément qu'il fallait une ligne de Paris à Strasbourg et une ligne de Paris à Lyon.

Après cet échange d'arguments plus ou moins pertinents, la parole appartenait au ministre des Travaux publics pour défendre la thèse du gouvernement. Il le fit dans un long exposé clair et précis qui vida le débat. Prenant les statistiques mêmes soumises au Conseil général des Ponts et chaussées, il

fit d'abord le procès des tracés qui empruntaient le plateau de la Brie : la circulation des voyageurs n'y était que de 200.000 contre 368.000 le long de la vallée de la Seine ; la densité des populations y était, à 10 km. de l'axe du tracé, de 118.000 contre 166.000 et, à 4 km. de l'axe, de 43.000 contre 74.000 ; la circulation des marchandises y était, par voie de terre, de 47.000 tonnes contre 102.000 tonnes ; par voie d'eau, de 82.000 tonnes contre 636.000 tonnes. Le Conseil des Ponts et chaussées n'avait donc pu hésiter. Quant au tracé DAUSSE, le Conseil, loin de le négliger, l'avait rejeté par un avis fortement motivé : ce tracé traversait en effet, non seulement la Brie, mais cette partie de la Brie particulièrement dépourvue de centres de population. L'ingénieur ne l'avait-il pas avoué ? « Sans doute cette ligne, la plus brève qu'on puisse imaginer, mettrait en mouvement moins de monde, procurerait moins de revenus que celle qui doit desservir Lagny, Meaux et Coulommiers ; toutefois je prétends, toujours dans le cas du tronc commun auquel je m'attacherai, je prétends que cela même est un argument de plus en sa faveur »...

Le ministre l'explique en effet : c'est que l'auteur de ce tracé ne renonce pas à faire un chemin de fer plus tard pour la Seine, qu'il ne renonce pas à faire un chemin de fer plus tard pour la Marne. Or, dit-il, le chemin qui aboutira de Romilly à Paris, traversant un pays désert, n'attirera aucune circulation et ne fera pas concurrence à ces deux chemins de la Seine et de la Marne qu'il (l'ingénieur) ajourne, mais auxquels il ne renonce pas ! Il en résulte que le tracé qui suit la vallée de la Seine est le seul praticable.

Des rires saluèrent l'ironie du ministre. Elle était sans doute fort habile, puisqu'elle entraînait l'adhésion de l'assemblée : ironie et rires tombaient cependant à faux. Comme l'avenir le démontrera par la création de la ligne de Bâle, DAUSSE avait ici quelque intelligence des nécessités futures : la ligne de Romilly, bien que dépourvue de circulation partielle, ne manquera cependant point à un tel degré de trafic ; contrairement aux dires du ministre, elle fera concurrence, concurrence d'ailleurs inévitable, à la ligne de la Marne pour le trafic alsacien.

Le chemin de fer de Lyon, poursuit DUMON, suivra donc de Paris à Montereau le cours de la Seine : mais arrivé à Montereau, par où passera-t-on ? En reprenant les statistiques de circulation dressées pour les vallées de l'Yonne et de la Seine, l'orateur n'a pas de peine à démontrer la supériorité du

tracé de l'Yonne : le roulage accéléré transporte ici 22.000 tonnes, là 6.000 tonnes; le roulage ordinaire ici 83.000 tonnes, là 52.000 tonnes; la voie d'eau ici 95.000 tonnes, là 23.500 tonnes. Passant à la concurrence à craindre entre les canaux et les chemins de fer, le ministre, faisant allusion aux récents travaux de MINARD, en réduit les conséquences possibles : et d'ailleurs, fait-il remarquer, si le canal succombe, la circulation n'empruntera pas moins le chemin de fer, qu'il passe par la Seine ou l'Yonne, car la voie d'eau jouit surtout de la circulation à distance entière.

Quant à l'économie causée par le tronc commun, quelle en est la valeur? Dans l'hypothèse des deux projets du gouvernement, il y a :

322 km. de Corbeil à Dijon
499 km. de Paris à Strasbourg
821 km. au total.

Dans l'hypothèse du tronc commun et en prenant les tracés les plus courts :

329 km. de Paris à Dijon par Provins
360 km. de Troyes à Strasbourg
689 km. au total

L'économie est donc de 132 à 152 km. à 150.000 francs le kilomètre : 20 à 22 millions. On a parlé de 55 millions, mais en y ajoutant :

L'embranchement de Montereau à Troyes pour .	15.000.000 frs
Les rails et le matériel roulant pour	18.950.000 frs
Une somme à valoir de.....	1.050.000 frs
	35.000.000 frs

Or, quel que soit le tracé adopté, il faudra un embranchement; si le tracé de l'Yonne « doit » celui de Troyes, le tracé de la Seine « devra » celui d'Auxerre : il y a obligation réciproque. Quant aux rails et au matériel roulant, ils ne doivent pas entrer en ligne de compte; c'est une dépense incombant à la compagnie et qui sera pour elle une source de bénéfice : « vous avez donc une économie de 20 millions; mais ce chemin vaudra-t-il le chemin par la vallée de la Marne? C'est là la question. Il ne suffit pas de savoir ce que coûte une marchandise : il faut savoir ce qu'elle vaut. Si le chemin de Strasbourg par le tronc commun est un chemin stérile, sans ressources, sans valeur, je dis qu'il sera cent fois plus cher que le tracé par la Marne : en effet, il se présente des compagnies qui soumissionnent cette dernière ligne. Savez-vous, Messieurs, le

criterium, passez-moi l'expression, de la valeur d'un chemin? C'est sa circulation. On fait des chemins non pas pour le plaisir d'en faire, mais pour y passer. Si vous exécutez un chemin qui n'aura pas de circulation, que voulez-vous qu'on en fasse? Eh bien, je dis que le chemin de Strasbourg par Troyes serait un chemin sans circulation, et je le prouve ».

Le ministre montre qu'en effet, entre Paris et Strasbourg, le trafic va diminuant de la capitale à la frontière : la section de Paris à Châlons-sur-Marne est le plus richement dotée et c'est celle qu'on veut abandonner : « Les sections mieux pourvues défrayent les sections moins dotées » conclut-il ; « or vous allez remplacer le chemin riche par la section Troyes-Vitry sans population, sans marchandises, sans revenus ».

La question était épuisée. Après le ministre, BUREAUX DE PUSSY eut beau prétendre que la section Troyes-Paris rémunérerait les autres sections de la ligne de Strasbourg : une courte intervention de MAUGUIN, détupé de la Côte-d'Or, l'ancien secrétaire du comité du chemin de fer de Lyon par la Bourgogne, montra que l'économie de 20 millions réalisée par le tronc commun se transformerait en une dépense de 100 millions, car on arriverait fatalement à donner des chemins de fer à la Marne et à l'Yonne : « Sacrifiez donc, dit-il, une fausse économie pour ne pas faire trois chemins au lieu de deux ». Ces mots cloturèrent le débat : on vota l'article premier avec certaines modifications qui n'intéressent que la ligne de Lyon. Quant à STOURM et à la ville de Troyes, un amendement leur accorda l'embranchement de Montereau à Troyes.

La Chambre des pairs ne vit que renouveler les arguments émis devant l'autre assemblée. Le rapport de la commission présenté par le président TESTE, l'ancien ministre des Travaux publics, fut, comme celui de Philippe DUPIN, opposé au tronc commun : « C'est une fausse économie, y lit-on, que celle qui, ne portant que sur les frais de premier établissement, frappe par avance de stérilité les produits de la voie une fois construite et ne répond à aucun des besoins que le chemin de fer est appelé à desservir ». La chambre haute suivit ces conclusions et se prononça pour la ligne de l'Yonne. L'embranchement de Montereau à Troyes fut aussi voté : mais, se séparant sur ce point de l'assemblée élective, au lieu d'en faire une partie intégrante de la grande ligne, elle la soumit à une concession entièrement séparée (13 juillet). Modification très importante pour l'avenir du futur réseau de l'Est, qui tenait compte du fait que, bien que desservies par une des routes de Paris à

Lyon, les relations de Troyes avec Paris relevaient d'une direction particulière. La Chambre des députés ratifia cet amendement.

La question du tronc commun aux lignes de Strasbourg et de Lyon se trouvait ainsi résolue. Elle avait tourné toute entière autour des intérêts de la ville de Troyes : ces intérêts avaient, en même temps qu'ils le rétrécissaient, faussé le débat. Ce n'était pas en effet que la ligne de l'Aube ne fût une ligne particulièrement intéressante pour le pays ; ce n'était pas qu'il ne fût nécessaire de porter l'afflux vivifiant du chemin de fer dans les bassins de la Haute-Marne et du Châtillonnais, si dénués de moyens de transport ; ce n'était pas non plus que le tracé de l'ingénieur en chef DAUSSE à travers les plateaux de la Brie n'apportât une solution adéquate au problème des relations à établir entre Paris, Troyes et les au delà : tout le malentendu consistait dans la définition de ces au delà. La loi du 11 juin 1842 prévoyait la création de deux lignes de chemins de fer dans la région de l'Est : celle de Strasbourg par Nancy et celle de Lyon par Dijon, alors que la configuration naturelle du sol et ses avenues économiques en commandaient une troisième, sans doute d'une moins urgente importance, mais d'un intérêt certain : celle de Bâle par Troyes. C'était cette vérité évidente que depuis l'origine, avec les divers tracés indirects de Strasbourg, on méconnaissait. La ligne de Troyes ne pouvait pas exclure celle de Châlons-sur-Marne, ni celle de Sens, pas plus que celles-ci ne pouvaient exclure celle-là. La ligne de Bâle, victime un moment de la prééminence de ses deux voisines de Strasbourg et de Lyon, allait en voir sa réalisation morcelée ; mais en lui accordant son premier linéament par Montereau, le parlement assurait en même temps l'indépendance du chemin de fer de Lyon à l'égard de celui de Strasbourg et réciproquement.

CHAPITRE III

L'ASSAUT A LA COMPAGNIE MOLÉ

Tandis que se poursuivait à propos du chemin de fer de Lyon le débat que l'on vient d'analyser sur la question du tronc commun, la campagne menée à la Chambre contre la compagnie MOLÉ, campagne à laquelle la députation rémoise participait activement, était parvenue à son maximum d'intensité. L'orage éclata la veille même de l'ouverture de la discussion générale sur le projet de loi de la ligne de Lyon, le 18 juin, au cours de la discussion du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux (1). Le débat portait sur le mode d'amodiation de la concession. Comme pour le chemin de fer de Strasbourg, comme pour toutes les autres lignes dont il proposait la construction, le gouvernement n'avait inséré au projet de loi aucune disposition relative à la façon dont la concession serait faite. En réalité il était partisan de l'adjudication directe, de gré à gré, qui assurait la liberté de l'administration ; le sentiment de la Chambre, stylée par l'opposition, était au contraire favorable au système de l'adjudication avec publicité et concurrence : formalité susceptible à ses yeux de protéger l'initiative du gouvernement contre toute influence extérieure et de garantir l'indépendance des grands pouvoirs de l'Etat.

C'est à propos de cette question qu'allait se déclancher, par une manœuvre combinée à l'avance, l'assaut que les partis d'opposition se proposaient depuis longtemps de donner à la compagnie MOLÉ. Un des membres de la commission chargée de l'examen du projet de loi du chemin de fer de Paris à Strasbourg, un de ceux qui avaient tenté au sein de cette commission de provoquer d'abord un ajournement, ensuite un raccourcissement du bail, LUNEAU, reçut la mission d'engager le débat. Il le fit dans un discours extrêmement habile et souple, avec toutes sortes de précautions oratoires et de fleurs, qui

(1) 436.

n'en rendirent l'attaque que plus perfide et plus redoutable. Il commence d'abord par exprimer les craintes que lui inspirent les compagnies financières : c'était ces mêmes craintes dont en 1838 (1) LAMARTINE s'était fait l'écho en un discours mémorable. Jusqu'alors rien de particulier dans les développements de LUNEAU, simple exposé, entendu plus de vingt fois déjà, des thèses chères à l'opposition ; mais la pensée de l'orateur évolue : « Je n'ai parlé, Messieurs, dit-il, que de l'influence des compagnies financières ; je parlerai d'autres influences », et il aborde alors l'autre partie de son discours, soutenu par les « très bien » de ses amis :

« Messieurs, il y a une question qui me préoccupe plus ici que les chemins de fer : c'est celle de l'indépendance du gouvernement, de l'indépendance et de la dignité des chambres. Malheureusement nous entrons dans cette voie que, dans les fonctions publiques comme pour toute espèce de choses, on ne peut rien obtenir que par l'intervention des hommes politiques, des pairs de France et des députés surtout : de telle sorte que je n'apprends rien à la Chambre en disant que, dans certains arrondissements, dans certains départements, on a transformé en agents d'affaires ceux qui, à condition, ont bien voulu subir l'honneur d'être députés ». Ici l'orateur montre le désir ardent qui s'est élevé dans tous les coins de France d'avoir des chemins de fer ; il montre cette émulation générale vers le nouveau moyen de richesse et de prospérité. Les parlementaires sont devenus par nécessité les avocats de ces multiples causes : « il en est résulté un fait qui, poursuit LUNEAU, je vous le déclare, me préoccupe vivement : c'est que les hommes les plus honorables, les plus haut placés par tous les souvenirs et de gloire et de services rendus au pays, très consciencieusement, je le reconnais, ont cru qu'ils devaient l'appui de leur position aux localités qui venaient le réclamer. Ici ne croyez pas », se défendait l'orateur, « que j'attaque ces hommes honorables : je les respecte ; je crois qu'ils ont cédé à un mouvement qui se conçoit parfaitement, celui d'être utiles à leur pays, mais qui les a conduits à des conséquences (il faut avoir le courage de le dire) que je désapprouve pour mon compte et qui placent le gouvernement dans la position la plus difficile ; je dirai plus, qui placent les corps de l'Etat, la Chambre des députés, la Chambre des pairs, le Conseil d'Etat, la Cour des comptes, des administrations, dans la situation la plus difficile ». L'allusion était déjà claire, si

(1) Séance du 16 mai.

clair qu'un député, MANUEL, interrompait : « C'est un véritable malheur public ! ». LUNEAU cependant, poussant la charge à fond, précisait : « Je ne puis dérouler ici la formation, la combinaison de toutes les compagnies : c'est impossible ; mais enfin, j'ai été investi de la confiance d'un des bureaux de la Chambre pour m'occuper spécialement d'un des chemins de fer : de celui de Paris à Strasbourg. Je sais bien qu'il n'en est pas question dans ce moment ; mais tout se tient, Messieurs : les dispositions que vous votez aujourd'hui pour le chemin d'Orléans à Bordeaux, et ce chemin n'est pas venu le premier par hasard, intéressent tous les autres » (en effet les cahiers des charges étaient les mêmes). « Et ici, comme je suis heureux de n'avoir à citer que les noms les plus honorables, contre lesquels il ne peut s'élever aucun soupçon, je vous demanderai la permission de vous faire voir avec quel soin les localités ont su former ces compagnies. Permettez-moi de citer, comme modèle de la perfection apportée dans la formation des compagnies, celle du chemin de Paris à Strasbourg. Je tiens entre les mains l'extrait d'un acte reçu par M^e DUCLOUX, notaire à Paris, en date du 19 mars 1844 et qui a été inséré au *Progrès de l'Oise* le 25 mai » ; et l'orateur de lire l'acte de constitution de la compagnie MOLÉ. Ont l'honneur de la lecture publique : le comte MOLÉ, pair de France ; le comte GÉRARD, maréchal, pair de France, et à leur suite les noms de GANNERON, banquier, député, pourtant le père de la réforme parlementaire ; de MAGNIER DE MAISONNEUVE, député, directeur général des contributions directes ; de DE L'ESPÉE, député ; d'ETIENNE, député ; du vicomte BENOIST, député, de CHEVANDIER DE VALDRÔME, pair de France, de Michel CHEVALLIER, conseiller d'Etat. On juge de l'effet produit : l'occasion politique était vraiment admirable pour l'opposition. LUNEAU passe aux autres articles du contrat : il lit à la tribune les dispositions relatives à la rémunération du conseil d'administration. L'ingénieur de la compagnie était, on s'en souvient, Robert STEPHENSON : il signale que la compagnie ne peut en changer sans l'assentiment des administrateurs anglais. Pour finir, perfide suspicion sur les tractations de la compagnie : « J'ignore s'il n'y a pas, dit-il, une clause dans l'acte d'après laquelle il a été stipulé que les machines seraient prises en Angleterre ; je déclare que je l'ai entendu dire ».

Politiquement, cette intervention était un chef-d'œuvre : comme l'écrivit la *Réforme* le lendemain, la Chambre fut

transformée en un tribunal de famille. Tour à tour, elle vit monter à la tribune les différents personnages incriminés : DE L'ESPÉE, ETIENNE, GANNERON dirent successivement d'excellentes choses, mais qui n'étaient en somme que des justifications. C'était la majorité qui comparaisait devant les assises de l'opposition. Quant au gouvernement, il ne parut pas. Les choses en restèrent là pendant la suite de la discussion : les fourches caudines étaient franchies; on en était quitte pour la honte quand, à la fin du débat, on vit CRÉMIEUX se lever de sa place : « Au moment où l'on va voter sur les dispositions générales, dit-il, je demande à la Chambre la permission de lui présenter, sous forme d'amendement, un article qui serait la première des dispositions générales. Je n'ai pas voulu, expliqua-t-il, le présenter au milieu du débat qui s'est élevé tout à l'heure; je n'ai voulu le mettre sous les yeux de la Chambre qu'après que ce débat aurait été complètement apaisé. Il est ainsi conçu : « Aucun membre des deux chambres ne peut être adjudicataire ni administrateur dans les compagnies de chemins de fer auxquelles des concessions sont accordées »; je ne développe pas mon amendement, je le dépose ». Le ton était inimitable. On devine les marques d'approbation, d'étonnement, de protestation qui en ponctuèrent la lecture et que le compte-rendu de la séance désigne sous le terme : *mouvements divers*. Au scrutin, une première épreuve fut douteuse, les députés dans une grande agitation s'étant dispersés dans les couloirs. Au renouvellement du vote, l'amendement passa dans le désordre le plus complet — le gouvernement surpris avait tout laissé faire — et l'on se sépara en pleine confusion. L'opposition chanta dans ses journaux un péan de victoire. A Reims on se sentit au moins vengé.

La compagnie MOLÉ était en effet cruellement frappée. A la Chambre des pairs le 1^{er} juillet, son chef, en une harangue, hautaine à son habitude, put rendre dédain pour dédain (1); il n'en annonçait pas moins sa retraite : « Messieurs, dit-il, la Chambre sait déjà, je l'espère, ce qui m'amène à la tribune, et elle se dispose à m'entendre, j'en suis sûr, avec cette attention qu'elle veut bien accorder à mes paroles depuis bientôt trente ans que j'ai l'honneur de siéger dans son sein. Oui, Messieurs, je saisis la première occasion qui s'offre à moi, je profite de notre première discussion d'un chemin de fer pour repousser de toute la hauteur de mon dédain les indignes

(1) 437.

attaques dont mon noble ami, le maréchal GÉRARD, et moi avons été l'objet dans une autre enceinte.

« Je surprendrais, je contristerais la Chambre des pairs, je n'en doute pas, si je descendais ici à une apologie ou même à des explications. En me plaçant à la tête d'une entreprise nationale et pour laquelle aucune compagnie ne s'était présentée jusque-là, j'avais cru donner un utile exemple et faire un noble et patriotique emploi de mon loisir. J'ajouterai, Messieurs, qu'en voyant une souscription de 70 millions remplie pour moitié à Londres en quelques jours et à Paris en quelques heures, je m'étais plu à penser que, pour faire dans mon pays de grandes choses, il ne fallait que présenter au public des noms dignes de toute son estime et de toute sa confiance.

« Malheureusement, je me trompais; j'avais oublié cet esprit qui se propage chaque jour davantage parmi nous et dont l'intervention dans nos affaires se borne à tout abaisser. Ne croyez pas qu'il vît longtemps d'un œil tranquille l'exécution d'un vaste réseau de chemins de fer par l'Etat; bientôt il y trouverait, comme il l'a dit lui-même, le principe de l'absolutisme et une influence exorbitante donnée au gouvernement. Non, il veut des compagnies, mais des compagnies les plus infimes possible, qu'il puisse humilier et molester à son gré. L'égalité ne s'obtient pas pour lui par le mouvement ascensionnel de toutes les classes, encouragé par une législation éclairée : elle s'obtient par l'abaissement universel, en prenant le dernier degré de l'échelle pour niveau.

« Messieurs, lorsque je tiens un pareil langage, vous pensez bien que mon parti est fermement pris de ne plus me mêler d'aucune administration de chemin de fer, ni de rien de ce qui pourrait y ressembler... Au surplus, Messieurs, l'amendement devenu l'article 7 du projet du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux surpasse tout ce qu'on pouvait faire, tout ce qu'on pouvait dire, le genre admis; et, puisqu'il touche à une position personnelle et qu'il serait applicable aussi au chemin que vous discutez, vous me permettrez de dire ce que j'en pense dès aujourd'hui et pour n'y plus revenir. En voici la traduction ou, si l'on veut, le commentaire : « Considérant que les membres des deux chambres acceptent ou pourraient accepter des positions incompatibles avec leur indépendance, ou dont leur délicatesse aurait trop à souffrir, il est interdit à tout pair ou député de... ». On hésite en vérité sur la nature du sentiment qu'une telle disposition doit inspirer. On se demande

si la chambre élective a bien su ce qu'elle faisait en nous comprenant dans son vote, et, qu'elle me permette d'ajouter avec le profond respect que je lui porte, a bien su aussi ce qu'elle faisait à son propre égard et à l'égard de ceux de ses membres dont elle condamnait la conduite implicitement et rétrospectivement... »

L'amendement CRÉMIEUX fut rejeté par la Chambre des pairs à l'unanimité; mais, par suite de la retraite du comte MOLÉ et du maréchal GÉRARD, les membres du conseil d'administration de la compagnie appartenant à l'autre chambre lui retirèrent aussi leur collaboration. La compagnie MOLÉ, désorganisée, n'était plus qu'un fantôme sans puissance et sans crédit.

CHAPITRE IV

LA LOI DU 2 AOUT 1844

C'est après ces discussions préliminaires que le projet de loi pour la concession du chemin de fer de Strasbourg vint à l'ordre du jour de la Chambre des députés le 29 juin (1). On allait assister au cours des débats aux derniers efforts des intérêts réunis autour du tracé circulaire contre le projet gouvernemental. Par la dispersion de la compagnie MOLÉ, la première manche avait été gagnée : l'épilogue des incidents du 18 se produisit en effet au cours même de la discussion générale, le 1^{er} juillet, par l'avis officiel donné à la commission par les députés administrateurs de la compagnie : DE L'ESPÉE, BENOIST, ETIENNE et GANNERON, de leur décision de « rester à l'avenir étrangers aux opérations de la compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg ». La compagnie faisait bien connaître de son côté, par une démarche parallèle, qu'elle continuait d'exister et qu'elle était toujours « disposée à remplir tous les engagements pris en son nom » : la situation n'était plus la même. Le rapporteur le fit remarquer : sans doute l'état légal de la compagnie n'avait subi aucune modification ; mais on ne pouvait se dissimuler que c'étaient des noms considérables, des noms autour desquels avait pu se grouper la confiance, qui avaient fait tout son crédit. Ces noms n'existant plus, les motifs de la concession disparaissaient. La commission, d'accord avec le gouvernement, retira donc du projet de loi les articles 3, 4, 5 et 6 et proposa d'ajourner à la session suivante la question relative à la pose des rails et à la concession.

Sur ce point, encore une fois, tous les intérêts groupés autour du tracé circulaire avaient eu gain de cause. Seul le tracé leur restait à combattre. Leur tactique consista d'abord à essayer d'obtenir l'ajournement : ce serait un délai pour

(1) 428.

consolider leur position et presque une victoire, et — faute de l'ajournement — de discuter pied à pied chacune des propositions ministérielles. Pour l'exécution de ce plan de campagne, ont vit alliés tous les députés représentant les localités intéressées par le tracé circulaire avec tous les chefs de l'opposition : CRÉMIEUX, Odilon BARROT, BERRYER, etc...

Sur la fixation de l'ordre du jour, première manœuvre de BUSSIÈRES, député de la Marne. On est en fin de session; il suffit de quelque retard pour empêcher peut-être le vote des chambres d'intervenir avant la clôture : BUSSIÈRES prétend n'avoir eu le temps, ni lui ni ses collègues opposés au projet, de lire le rapport de la commission, qui n'a été distribué que le 26. La Chambre passa outre.

Dans la discussion générale, on entendit successivement les avocats de Reims : HOUZEAU-MUIRON, BUSSIÈRES, le baron PÉRIGNON, députés de la Marne; les avocats de Metz : général PAIXHANS et général ARDANT. C'est la litanie des arguments habituels qui, une fois encore, se déroule à la tribune de la Chambre : l'avantage des populations, l'opinion du maréchal SOULT, la collusion du gouvernement et de la compagnie, l'insuffisance des études et la précipitation des enquêtes, les intérêts du transit, l'orientation de la vraie route de l'Allemagne, le besoin d'atteindre les houillères de la Sarre, l'opportunité politique d'exporter outre-Rhin les idées françaises, etc..

L'éloquence de l'opposition étant épuisée, le rapporteur Philippe DUPIN fit le point. D'abord, au reproche de l'insuffisance des études et des enquêtes, les ennemis du projet, représenta-t-il, ne cherchent qu'à le faire ajourner : c'est un aveu d'impuissance. On dit que les études ont été hâtives : il y avait cinq ans qu'elles duraient; que les enquêtes sont inachevées : seul le département de Seine-et-Oise n'avait pas donné son avis le jour du dépôt du projet de loi; il l'a fait le lendemain et précisément en faveur du tracé du gouvernement. La Commission supérieure n'a pas été consultée? Mais elle a donné son opinion lors de l'examen qu'elle a fait du projet du chemin de fer de Lyon : le comte DARU s'est ouvertement prononcé pour la vallée de la Marne. D'ailleurs les seuls vrais opposants au projet sont les rémois, car les messins, s'ils parlent contre le projet, votent pour, et adoptent le texte qu'ils censurent. Quant à Reims, en 1841, elle était favorable au tracé de la vallée de la Marne; elle en faisait l'éloge; elle votait une subvention en sa faveur, et le rapporteur d'en conclure : « Nous avons le suffrage de nos propres adversaires ».

Passant à l'argument stratégique, l'orateur montre que le ministre de la Guerre est satisfait, du moment qu'on va à Strasbourg et à Metz : il s'en est expliqué nettement devant la commission. Avec le projet de la vallée de la Marne, s'il perd le service de Soissons, il gagne celui de Vitry-le-François, et, si le chemin de fer est « moins avancé pour l'offensive, il est mieux préservé pour la défensive ». Au point de vue du but à atteindre, il s'agit de relier Paris à Strasbourg : le tracé par la vallée de l'Aisne allonge ce parcours de 61 km. Au point de vue des stations intermédiaires, ce même tracé traverse cinq villes : Compiègne, Soissons, Reims, Sainte-Menehould et Metz ; mais Reims et Metz sont également desservies par la vallée de la Marne : Reims à 4 km. de moins de Paris, Metz sans désavantage ; restent Compiègne, Soissons et Sainte-Menehould à opposer à Meaux, La Ferté-sous-Jouarre, Château-Thierry, Dormans, Epernay, Châlons-sur-Marne, Vitry-le-François, Bar-le-Duc, Commercy, Toul.

On a fait appel à l'argument d'économie : on a dit que le tracé circulaire économisait 10 millions ; mais c'est au prix d'une augmentation de 61 km. de parcours : à 16.000 francs de produit annuel, cela fait 976.000 francs de charge supplémentaire, représentant un capital de 20 millions. On a fait fond du transit ; mais sur le transit on s'est fait des illusions : on a parlé du grand rapprochement du Havre et de l'Allemagne ; or, par l'Oise, la distance Le Havre-Mannheim est à 1 km. près la même que par la Marne : le raccourcissement n'est obtenu qu'au prix de l'embranchement Rouen-Reims de 105 km. et d'un embranchement Metz-Sarrebrück de 79 km., soit 184 km. : et ces embranchements une fois construits, il y aura encore 822 km. du Havre à Mayence, alors que d'Anvers il n'y en aura jamais que 409.

La clôture de la discussion générale fut prononcée sur cet exposé ; on passa à la discussion des articles.

Sur l'article 1 deux amendements furent soulevés : l'un, de BARILLON et MARQUIS, proposait le tracé de l'Oise et de l'Aisne ; l'autre de TERNAUX et PÉRIGNON, demandait que la somme de 88.700.000 francs fut affectée à l'ensemble de la ligne, sans que le tracé fût encore précisé entre Paris et Nancy. Après un court débat, BARILLON abandonna son amendement en faveur de celui de TERNAUX : c'était la thèse de l'ajournement. TERNAUX développa son amendement sans apporter d'arguments nouveaux et sans même reproduire ni les plus pertinents ni les plus habiles : il se borna à discuter le chiffre de

l'économie à attendre du choix du tracé circulaire; il chicana les devis des ingénieurs, les évaluations de prix des souterrains, celles des sommes à valoir, la longueur de l'embranchement de jonction avec la ligne de Rouen, etc...

Le ministre DUMON prit la parole. Comme le rapporteur, il défendit les études contre le reproche d'inachèvement: il montra que, si la Commission supérieure n'avait pas été réunie, c'est qu'elle avait en réalité implicitement donné son avis sur la ligne de Strasbourg à propos du tracé du chemin de fer de Lyon. Quant au tracé circulaire, il allongeait la distance Paris-Strasbourg de 61 km. Le tracé de la Marne avait eu, en outre, l'appui de la compagnie, ce qui était un élément de conviction par l'étude qu'elle avait faite elle-même de la question. Personne, ajoute-t-il, ne se présente pour l'Aisne. De plus il faut au chemin de fer une tête à Paris. « En définitive, que s'agit-il de faire? Il s'agit de priver d'un chemin de fer la vallée de la Marne: M. TERNAUX ne pouvait demander l'ajournement de ce tracé qu'en raison de sa préférence pour la vallée de l'Aisne; vous venez de donner un chemin à la vallée de l'Yonne et à celle de la Seine et vous refuseriez un embranchement à la vallée de la Marne! »... Passant en revue les diverses villes intéressées, il montre l'un des tracés éloignant de 61 km. de la capitale Châlons, Toul, Nancy et Strasbourg; l'autre tracé, sans cet inconvénient, et, avec lui, Metz également servie et Reims aussi bien traitée: la Marne satisfaisait donc tous les intérêts. Quant au transit avec l'Allemagne du Nord, on ne pouvait y prétendre.

Après le ministre, HOUZEAU-MUIRON et BARILLON parlent en faveur de l'amendement. Le premier se fonde sur l'argument tiré de la construction du canal. Le ministre a soutenu devant la commission la nécessité pour les chambres de continuer l'œuvre entreprise du canal: sur 320 km., a-t-il indiqué, 240 sont déjà commencés; il ne reste plus que 80 km. à attaquer; sur 53 millions, 45.600.000 francs sont déjà affectés. Il faut donc ajourner le chemin de fer.

SCHUTZENBERGER, député du Bas-Rhin, défend le projet. Odilon BARROT exprime des craintes concernant la concurrence que le chemin de fer fera au canal; il reprend la question du transit: la Chambre, conclut-il, n'aura pas à se repentir de l'ajournement. Finalement, l'amendement est rejeté.

On met aux voix l'article 1^{er} du projet; alors, c'est BERRYER qui propose la suppression des mots Bar-le-Duc et Toul. On sépare l'article en deux: la première partie jusqu'à

mai 1844.

Les Habitants de la Ville de Reims
à la Chambre des Députés.

Messieurs les Députés,

On se souvient que dans attendre les
délais prescrits pour les enquêtes,
le Gouvernement du Roi a bien
soumis aux Chambres le
projet du tracé du chemin de
Fer de Paris à Strasbourg,
la population Rhénane s'en
vivement émue.

Inquiète, elle a délégué des
commissaires afin d'exprimer
ses craintes à Messieurs les Ministres
et de porter même jusqu'aux
pieds du Trône ses respectueuses
observations.

Pourtant ces Délégués ont
eu la promesse formelle
que leurs démarches seraient

MINUTE DE LA PÉTITION ADRESSÉE PAR LES HABITANTS
DE LA VILLE DE REIMS A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Epernay et Châlons, est adoptée. BERRYER soutient ensuite son amendement, qui peut, prétend-il, abréger de 54 km. la distance avec l'Allemagne septentrionale par la variante de Sainte-Menehould. GILLON, député de la Meuse, défend au contraire le trajet par Bar-le-Duc, tandis que son collègue GERRIN, du même département, appuie l'amendement. BERRYER reprend alors la parole et conclut à l'ajournement de cette partie du parcours. Le rapporteur intervient : il expose qu'il ne faut pas ajourner, car il y a des travaux de longue haleine à commencer immédiatement; d'ailleurs le tracé par Sainte-Menehould ne dessert qu'une seule ville. Ce n'est pas une question de ville, répond BERRYER, c'est une question générale : il s'agit d'abréger de 54 km. le parcours entre la France et l'Allemagne. La clôture est prononcée; Bar-le-Duc et Toul, mis aux voix, sont adoptés; Nancy également.

On aborde alors les embranchements : l'embranchement de Reims passe sans difficulté. Sur l'embranchement de Metz, nouvel amendement PAIXHANS, ARDANT, ROUX, LADOU-CETTE, D'HUNOLSTEIN et général SCHNEIDER : toute la députation mosellanne. Cet amendement est ainsi conçu : « Des embranchements dirigés de Reims et de Forbach sur ce chemin ». CRÉMIEUX y joint un autre amendement consistant à ajouter : « de la seconde partie du chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne par Metz et Forbach, se divisant du tronc commun à Saint-Julien ». Le général PAIXHANS soutient son amendement. « Le gouvernement », répond le ministre, « n'a pas proposé d'ajouter le chemin de fer de Metz à Forbach au classement de 1842; il ne l'a pas rangé dans la classe des grandes lignes pour lesquelles l'Etat accordait une subvention de près de moitié; mais il ne peut méconnaître l'importance locale du chemin de Metz à Forbach : de ce chemin qui doit favoriser le débouché des riches mines de houille de Sarrebrück. En conséquence, le gouvernement ne fait aucune objection à ce qu'une compagnie exécute ce chemin sans subvention ».

Après un court dialogue entre LUNEAU, le général PAIXHANS et CRÉMIEUX sur cette déclaration du gouvernement, le président consulte la Chambre sur l'amendement PAIXHANS, qui est rejeté. Reste l'amendement CRÉMIEUX; d'où partira l'embranchement de Metz? Sera-ce de Saint-Julien ou bien de Frouard? Le ministre ne doute pas qu'il ne faille un jour construire un embranchement de Saint-Julien à Metz (1) et

(1) Ce n'est que tout récemment, le 11 mai 1931, que cet embranchement a été inauguré; cf. 285 ter.

de Metz à Forbach ; mais la Chambre vient de rejeter le prolongement jusqu'à Forbach de l'embranchement de Metz : on ne peut revenir sur son vote. Quant à l'embranchement à Saint-Julien de celui de Metz, « je dis », poursuit DUMON, « qu'il est contraire aux intérêts de Metz, car il n'existe aucune relation entre Saint-Julien et Metz ; c'est le contraire entre Nancy et Metz, et c'est cette relation qu'on se propose de déshériter : il existe entre Metz et Nancy 18 services de diligences, outre les bateaux à vapeur »...

Succédant au ministre, BERRYER appuie l'amendement : les intérêts locaux à satisfaire en joignant Nancy à Metz ne peuvent prévaloir, dit-il, contre les intérêts généraux des relations de la France avec l'Allemagne. Le sous-secrétaire d'Etat prend alors la parole. Il montre que le raccourcissement de 34 km. causé par l'embranchement à Saint-Julien de la ligne de Metz aurait un intérêt s'il s'agissait de lutter contre des voies d'égale longueur ; or, c'est ce qui n'était pas : de Francfort à Paris par Cologne et les chemins belges, il y avait 770 km. ; par Metz et Frouard 664 km. L'abréviation de 34 km. n'était donc pas indispensable. LEGRAND répète que l'embranchement de Saint-Julien à Arnaville traverserait des pays très peu habités : les relations Metz-Nancy étaient dix fois plus importantes que les relations qu'on voulait établir. CRÉMIEUX répond que, pour le commerce intérieur, ce qui est en jeu, c'est tout l'intérêt d'amener à bon compte les houilles en Haute-Marne. Enfin, le rapporteur vient déclarer que, devant la commission, les représentants de Metz ont avoué qu'ils voulaient l'embranchement de la ligne de Metz à Saint-Julien, parce que la jonction Metz-Frouard était tellement nécessaire qu'on serait forcé de l'adopter : cet aveu emporta le vote de la Chambre ; l'amendement fut rejeté.

Enfin un article additionnel est proposé par OGER, député des Ardennes ; il porte que : « les travaux seront exécutés par sections de Paris à la frontière et que les embranchements ne seront établis que lorsque la ligne principale sera arrivée aux points de jonction de ces embranchements ». Après que l'auteur eût défendu son amendement, Philippe DUPIN vint dire que c'était également le vœu de la commission ; mais qu'elle avait pensé que c'était là un aménagement appartenant à l'initiative de l'administration et qu'il fallait laisser au gouvernement.

Finalement l'ensemble de la loi fut voté par 191 boules blanches contre 62 boules noires (3 juillet 1844).

Le gouvernement s'empessa de transmettre à la Chambre des pairs le texte acquis au Palais-Bourbon. Présenté le 5 juillet, le projet reçut une commission d'instruction le 8, composée du président TESTE, du comte ROY, du baron GOURGAUD, du duc d'HARCOURT, du comte PELET, du marquis DE GABRIAC et du marquis DE PANGE. La commission entendit naturellement tous les intérêts en cause. Ceux du Havre notamment se manifestèrent d'une façon particulièrement active : dans une plaquette datée du 18 juillet et adressée spécialement à la haute assemblée (1), la Chambre de commerce reprenait un à un tous les arguments qu'on a déjà vu soutenir en faveur du tracé circulaire et de l'embranchement de Rouen sur Reims. On ne reviendra pas sur ceux qui faisaient valoir l'économie à attendre de ce tracé. En ce qui concernait la comparaison des distances, la commission de la Chambre des députés avait donné 758 km. comme distance du Havre à Mannheim via Rouen-Creil, et 473 km. comme celle d'Anvers à Mannheim; la Chambre de commerce prétendait que ces distances étaient respectivement de 704 et de 507 km., soit 197 km. de différence au lieu de 285. Elle émettait par ailleurs une idée nouvelle : « Cette différence de 197 km, qui se traduit en 21 francs par tonne, écrivait-elle, met-elle le Havre hors de lutte avec Anvers relativement à Mannheim? Nullement; les distances en affaires maritimes ne font pas tout : l'influence d'un grand marché est puissante, surtout lorsqu'on y peut arriver par un pavillon privilégié.

« Un négociant de Calcutta, de Rio, de Valparaiso, a des marchandises à envoyer en Europe; il sait qu'avant d'arriver en Allemagne, le Havre lui ouvre un marché de 35 millions d'âmes et qu'Anvers ne lui offre qu'un marché de 4 millions : nous demandons à tout homme qui connaît le mécanisme des opérations maritimes, si ce négociant ne préférera pas avoir les chances d'un grand marché de 35 millions d'âmes... Et qu'on remarque bien, si le Havre ne peut pas lutter maintenant contre Anvers, c'est que la différence des prix de transport entre les deux villes à Mannheim est de 100 francs en plus pour notre port; or cette différence se réduit à 21 francs par le chemin de fer de l'Aisne : le négociant d'Outre-Mer trouvera donc une large compensation dans le privilège attaché au pavillon français, qui lui ouvre avant d'arriver en Allemagne un marché de 35 millions d'âmes »...

La Chambre de commerce critiquait ensuite l'avis exprimé

(1) 264.

par la commission parlementaire qu'en matière de transit la distance n'importait pas; « que le mouvement des affaires était ce qu'il devait être par la force des choses et non par le nombre des kilomètres ». « Alors, écrivait-elle, la commission, trouvant notre position mauvaise, avec un excédent de distance sur la Belgique de 197 km., en profite pour la porter à 371 km. en allant à Mannheim par Strasbourg ». La Chambre de commerce concluait, après avoir fait remarquer que l'embranchement Rouen-Reims trouverait une compagnie aussi facilement que l'embranchement Metz-Sarrebrück : « Avec le tracé de l'Aisne, ce n'est pas seulement le Havre, Rouen, Lille, Reims et Metz qui seraient mieux servis; c'est encore Boulogne, Calais, Dunkerque qui seraient de 190 km. plus près de Mannheim que par Paris et Strasbourg ».

La Commission des pairs déposa son rapport le 23 juillet. Elle s'était montrée extrêmement divisée. D'abord, entre le tracé de la vallée de la Marne et celui de la vallée de l'Aisne, une première scission s'était produite : 3 membres s'étaient portés sur le tracé circulaire. Parmi les raisons qu'ils avaient invoquées, une était particulièrement intéressante, en ce qu'elle touchait avec une grande justesse à un des avantages les plus certains de ce tracé : « Ce n'est pas assurément en vue de l'extension future des communications qu'a été conçu le tracé de la Marne : il est ce qu'il sera, et rien ne lui permet d'espérer autre chose, à la différence du tracé de l'Oise et de l'Aisne, qui attire invinciblement à lui, par un embranchement que créera l'industrie privée, la ville industrielle de Saint-Quentin, qui, par Beauvais, tend les bras à Rouen et au Havre, et qui, par Metz, s'unira infailliblement au bassin houiller de Sarrebrück ». Toute la thèse du Havre était ensuite reprise à l'appui de cette opinion. Quant à la vallée de la Marne, il lui suffisait, aux yeux de ces membres, d'une ligne secondaire et spéciale. La majorité de 4 voix s'était purement et simplement ralliée au projet du gouvernement.

En ce qui concernait les embranchements, on s'était montré plus divisé encore : une minorité de 3 membres contre 4 s'était prononcée en faveur du projet du gouvernement; une autre minorité de 3 membres contre 4 avait demandé que les deux embranchements fussent exclusivement exécutés par l'industrie particulière; enfin une transaction avait réuni une majorité de 4 voix sur une formule intermédiaire : l'embranchement de Metz serait exécuté par le gouvernement; mais celui de Reims serait exclusivement

livré à l'industrie particulière, résultat contraire à la solution qui sera finalement adoptée en 1845. Voici d'ailleurs les considérations invoquées à l'appui de cet amendement :

« La majorité a été déterminée à consentir, non sans regret, à la confection par l'Etat de l'embranchement de Metz, en vue de deux considérations : la première résulte de l'importance stratégique de la ville de Metz. On a pensé que, dans un projet de loi qui avait principalement pour but de pourvoir aux exigences impérieuses de la défense de notre territoire du côté de l'Est, il était convenable de faire assurer, par un travail entrepris aux frais de l'Etat la bonne confection d'un aussi important ouvrage.

« La seconde considération se rapporte à la situation particulière de Metz touchant la frontière, et qu'un chemin de fer réunira sans doute au point de notre frontière qui se trouve en face de Ludwigshafen, où le roi de Bavière fait aboutir un chemin qui transportera au cœur de l'Allemagne. Dès lors, le chemin de Frouard à Metz, atteignant la frontière, ne fait plus partie d'un embranchement proprement dit : cet embranchement devient une bifurcation de la ligne principale de l'Est, bifurcation utile et dont l'Etat devrait assurer l'achèvement.

« Mais ni l'une ni l'autre de ces deux considérations ne militent en faveur de l'embranchement de Reims : cette ville ne peut invoquer que l'importance que lui donnent sa population et son commerce. Mais, si tels sont ses avantages, comme la commission arrive à le penser, l'embranchement demandé trouvera facilement une compagnie qui se chargera de l'exécution de cette voie de fer... »

L'amendement était en outre justifié par des considérations tirées de la situation financière du pays. La commission avait pensé qu'il fallait — sous peine de grever l'avenir d'une manière disproportionnée aux nécessités du présent — laisser le plus possible à l'industrie particulière la confection des chemins de fer. Elle faisait remarquer au surplus que « tout entreprendre est le secret de tout ajourner » et elle en donnait pour exemple le fait que, sur la dépense totale de 88.700.000 francs, le gouvernement n'était en mesure de demander pour les années courantes et à courtir que de faibles allocations : 3.000.000 pour les six mois de 1844, 6.000.000 pour 1845.

En séance, le président TESTE défendit l'opinion de la minorité de la commission, favorable au tracé circulaire; il accusa le gouvernement de précipitation et soutint l'oppor-

tunité de l'ajournement. Le ministre répondit par les mêmes arguments qu'il avait fait valoir à la Chambre des députés. Appelé à répondre par ailleurs à l'amendement de la commission, il fit ressortir l'importance commerciale et stratégique de la ville de Reims et insista sur le chiffre très limité de la dépense mise à la charge du Trésor du fait de la construction de cet embranchement. Il fit remarquer d'ailleurs qu'il ne s'agissait pas en la circonstance d'une dépense votée à titre définitif, puisque le tracé de la ligne n'était pas même arrêté, et que l'amendement de la commission pouvait aussi bien revenir devant les chambres lorsque le gouvernement déposerait le projet de loi de concession.

Le général baron PELET, membre de la majorité de la commission, montra par ailleurs l'intérêt national du chemin de fer : se plaçant surtout au point de vue militaire, il se servit de l'exemple des campagnes de Napoléon. Le comte ROY défendit du point de vue économique le tracé de la Marne, en invoquant les raisons mêmes qui avaient fait assigner le tracé de l'Yonne au chemin de fer de Lyon.

Dans la discussion des articles on se trouva en présence de deux amendements : un amendement PELET de la Lozère réduisait l'allocation de crédit à la section Nancy-Strasbourg; un amendement de PANCE écartait le tracé Châlons-sur-Marne-Frouard. L'issue paraissait douteuse, quand le général PELET sauva la loi par une éloquente péroraison : « Le rejet de la loi serait, s'écria-t-il, une calamité; ce serait une grande faute, après avoir voté les chemins de fer de Bourgogne, d'Auvergne, du Limousin, de refuser le seul chemin de fer véritablement militaire : celui dont la France avait le plus grand besoin ». Il obtint le rejet des amendements, et le projet du gouvernement fut voté par 73 voix contre 31 (27 juillet).

La loi fut promulguée le 2 août 1844; elle était ainsi conçue :

« Article 1^{er}. — Une somme de quatre-vingt-huit millions sept cent mille francs est affectée à l'établissement :

1^o De la partie du chemin de fer de Paris sur la frontière d'Allemagne classée par la loi du 11 juin 1842 entre Paris et Hommaring et passant par ou près Epernay, Châlons, Bar-le-Duc, Toul et Nancy;

2^o Des embranchements dirigés de Reims et de Metz sur ce chemin.

« Article 2. — Sur l'allocation mentionnée à l'article précédent, il est ouvert au ministère des Travaux publics sur

l'exercice 1844 un crédit de 3.000.000 de francs et sur l'exercice 1845 un crédit de 6.000.000 de francs.

« Article 3. — Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842 ».

Avec la loi du 2 août 1844 se trouvait définitivement résolue la question du tracé circulaire. Ce tracé, pour lequel on avait plaidé tous les avantages qui avaient dicté aux Romains le tracé de leur grande voie d'Est en Ouest, ne correspondait pas, il faut le reconnaître, malgré tant de côtés séduisants, aux besoins qui avaient fait inscrire la ligne de Paris à Strasbourg dans la loi du 11 juin 1842. Toute la lutte si ardente à laquelle on vient d'assister prouve seulement, avec une singulière clarté, combien la position de la capitale, au confluent de la Seine et de la Marne, imposait de gêne à l'établissement des grands courants commerciaux dans toute la partie Est du territoire, et à quel point on était contraint de fausser les directions marquées par la configuration géographique du sol lui-même, pour les astreindre à ce passage par la capitale, d'ailleurs politiquement, socialement et, par suite, même commercialement indispensable.

Cette même session de 1844 consitue, dans l'histoire de la concurrence du chemin de fer de Strasbourg et du canal de la Marne au Rhin, une étape intéressante. On a vu la commission de la Chambre des députés exprimer, au cours de l'étude du projet de loi du chemin de fer de la frontière d'Allemagne, un avis défavorable à la poursuite des travaux du canal : le gouvernement avait précisément demandé, dans un projet de loi collectif déposé le 3 mai précédent, un crédit supplémentaire de 7 millions sur l'exercice en cours pour le canal de la Marne au Rhin. De l'examen auquel elle se livra sur cette question, la commission nommée à cet effet par la Chambre des députés déduisit que le canal coûterait 25 millions de plus que le gouvernement ne l'avait prévu : 70 millions au lieu de 45.

Etait-il opportun d'engager cette dépense? « Si nous nous trouvions exactement dans la même situation qu'en 1838, il est hors de doute, exposa le rapporteur, que nulle objection ne pourrait s'élever contre l'entier achèvement de la grande entreprise votée alors et que de nouveaux sacrifices, même considérables, devraient être consentis sans hésitation pour terminer et compléter une œuvre pour laquelle 35 millions ont déjà été dépensés. Mais, depuis cette époque, un fait nouveau s'est produit, qui a dû attirer nos plus sérieuses méditations : les

chemins de fer, qui, en 1838, étaient encore regardés comme peu propres au transport des marchandises, ont prouvé depuis cette époque qu'ils se prêtaient avec la même facilité à la circulation des hommes et au transport des choses. Dès le début de cette concurrence avec les voies navigables, ils soutiennent la lutte et peut-être finiront-ils par l'emporter. Un chemin de fer allant de Paris à Strasbourg, parallèle au canal de la Marne au Rhin, sera construit sous peu de temps aux frais de l'Etat; ne peut-il pas changer toutes les bases sur lesquelles repose la loi du canal de la Marne au Rhin? »

La discussion avait été vive entre ceux qui estimaient désirable de suspendre absolument les travaux et ceux qui pensaient que les deux voies se suppléeraient mutuellement : ces derniers jugeaient eux-mêmes d'ailleurs prudent d'interrompre provisoirement les travaux sur les sections peu avancées. Ce n'avait été qu'en partageant également ses voix entre les deux opinions que la commission avait admis l'allocation au gouvernement des 7 millions qu'il demandait, et seulement parce que cette allocation ne dépassait pas le crédit total de 45 millions ouvert par la loi de 1838. La Chambre suivit sa commission et accorda les 7 millions, mais en en restreignant l'emploi à la section Vitry-Nancy. Les débats avaient été extrêmement serrés; pour la première fois la question de la concurrence des canaux et des chemins de fer avait été approfondie : MURET DE BORT, dans un remarquable discours, avait montré ce qu'il y avait d'inconséquent à construire un canal tout le long d'un chemin de fer.

En réalité, cette discussion venait trop tard : la Chambre pouvait suspendre momentanément, par un retour sur soi-même, les travaux du canal; ce n'était pas quand on avait dépensé 45 millions pour la construction d'une voie de communication et qu'elle avait été portée à la moitié de sa longueur totale, qu'on pouvait s'arrêter. Les pouvoirs publics se devaient de constater qu'ils avaient commis une faute lourde : il ne leur appartenait quand même plus d'interrompre l'œuvre commencée en rendant définitivement stérile un énorme investissement de capitaux. Aussi, dès l'année suivante, le gouvernement demandera au parlement les 30 millions nécessaires à l'achèvement du canal et, après deux ans d'inactivité, une loi du 5 mai 1846 viendra clôturer le débat, en autorisant l'achèvement de la voie d'eau.

TITRE V

L'EXTENSION DES TRAVAUX SUR LE TRACÉ GÉNÉRAL

Le vote de la loi du 2 août 1844 permettait enfin à l'administration de mettre en chantier l'ensemble du chemin de fer. Elle commença par distribuer les sections de travaux entre les différents ingénieurs. Une ordonnance du 22 juin 1842 avait créé cinq arrondissements d'inspection du service des chemins de fer : par application de cette ordonnance, et en vertu d'un arrêté du 25 du même mois qui avait déterminé les circonscriptions de ces arrondissements, l'inspecteur divisionnaire LEMASSON se trouvait préposé à la surveillance générale des travaux de la ligne de Paris à Strasbourg. C'est en cette qualité que cet ingénieur avait rapporté auprès du Conseil général des Ponts et chaussées la plupart des questions relatives à la construction de la voie ferrée.

La section alsacienne du chemin de fer, comprise entre la limite du département de la Meurthe et Strasbourg, était de même dévolue, si l'on s'en souvient, à l'ingénieur en chef du département du Bas-Rhin : SCHWILGUÉ, le fils du constructeur de la célèbre horloge astronomique de la cathédrale de Strasbourg. COLLIGNON restait chargé de la section comprise dans le département de la Meurthe ; mais on étendit sa compétence, avec le titre d'ingénieur en chef directeur, jusqu'à Vitry-le-François et on lui donna pour collaborateur un de ses subordonnés : l'ingénieur JACQUINÉ, promu au grade d'ingénieur en chef. Cette organisation sera complétée en 1847 par une décision ministérielle du 4 novembre, qui, pour soulager COLLIGNON, chargé à la fois du canal de la Marne au Rhin et

du chemin de fer, lui associera l'ingénieur en chef GUIBÂL, lequel prendra la succession de JACQUINÉ à Bar-le-Duc : ce dernier recevra définitivement la section de Frouard à la limite du département du Bas-Rhin. Ces sections étaient numérotées 7^e pour le Bas-Rhin, 6^e de Frouard au Bas-Rhin, 5^e de la limite du département de la Meuse à Frouard, 4^e de Bar-le-Duc à la limite du département de la Meurthe. La 3^e section, dévolue à l'ingénieur en chef DEBOUT, allait de Vitry à Bar-le-Duc. Dans la vallée de la Marne, l'ingénieur en chef MARINET prit de l'aval du souterrain d'Armentières jusqu'à Vitry-le-François. Enfin l'ingénieur en chef DE SERMET fut chargé des travaux depuis le terminus du chemin de fer dans Paris jusqu'à l'origine de la 2^e section.

Conformément aux promesses faites au président TESTE, devant la Chambre des pairs, la construction des embranchements de Reims et de Metz ne fut pas dévolue : on en poursuivit cependant l'étude, et, au delà de Metz, loin de se désintéresser du prolongement du chemin de fer vers Sarrebrück, localités et gouvernement ouvrirent les négociations nécessaires pour aboutir à sa concession.

Cette répartition d'attributions détermine le cadre du développement de ce titre : on commencera par les travaux poursuivis en Alsace dans la 7^e section et la dernière partie de la 6^e : travaux qui, autorisés par une loi antérieure, demeureront, pendant toute la durée de la construction du chemin de fer, l'objet d'une administration à part, et l'on y joindra les négociations relatives au prolongement jusqu'à Sarrebrück de l'embranchement de Metz : prolongement également en dehors du champ d'application de la loi de 1844. Dans un second chapitre on traitera de toute la partie intermédiaire du chemin de fer comprise entre le souterrain d'Armentières et Toul : ce chapitre comprendra d'une part les travaux de construction dans la 2^e section, d'autre part les études pour la traversée du Barrois. Le dernier chapitre sera consacré aux établissements du chemin de fer dans Paris et au tracé de la 1^{re} section.

CHAPITRE PREMIER

LES TRAVAUX EN ALSACE ET L'EMBRANCHEMENT DE SARREBRUCK

1° — LES TRAVAUX EN ALSACE.

Aux travaux de la 7^e section proprement dite se rattachent naturellement ceux de la courte portion de la 6^e section comprise, à partir de Hommarting, dans le même classement législatif. Les développements précédents ont conduit la grande percée des Vosges et les ouvrages aux abords à leur presque complet achèvement. Restait, si l'on s'en souvient, une courte longueur de 6.500 mètres de voie ferrée à établir pour porter les travaux depuis le bois domanial de Saint-Louis jusqu'à la limite des départements de la Meurthe et du Bas-Rhin. Malgré son peu d'étendue, ce lot de travaux n'était pas sans difficulté (1).

Dans l'avant-projet de 1841 le chemin de fer demeurait établi sur le côté droit des vallons du Teiggelbach et de la Zorn, le canal occupant le côté gauche; mais les courbes de la voie ferrée n'avaient que 500 mètres de rayon. Pour les porter à un rayon minimum de 800 mètres, on dut modifier notablement ce dispositif : le chemin de fer, après avoir suivi le côté droit du vallon jusqu'à 600 mètres à peu près en amont du confluent de la Zorn, fut porté sur la rive gauche et maintenu sur cette rive sur 1.000 mètres, pour reprendre ensuite le revers droit jusque dans le Bas-Rhin. Ce double passage exigeait deux viaducs : l'un sur le Teiggelbach, l'autre sur la Zorn, et un remblai très élevé : le remblai de Hoffmühl. Ces viaducs traversaient en même temps le canal de la Marne au Rhin. Le chemin de fer se développait ensuite sur le flanc du coteau abrupt de la rive droite de la Zorn, dont il coupait deux promontoires par deux courtes percées. Le dernier viaduc

(1) 1493.

et les deux souterrains étaient en courbe. A l'entrée amont du 2^e souterrain, la gare de Lutzelbourg était elle-même inscrite dans une courbe de 800 mètres de rayon. Le projet de cette section, arrêté le 28 juin 1845, fut transmis le 5 juillet par l'ingénieur en chef COLLIGNON. L'adjudication en fut passée le 9 septembre à unsieur WENGER, avant l'approbation définitive (3 novembre).

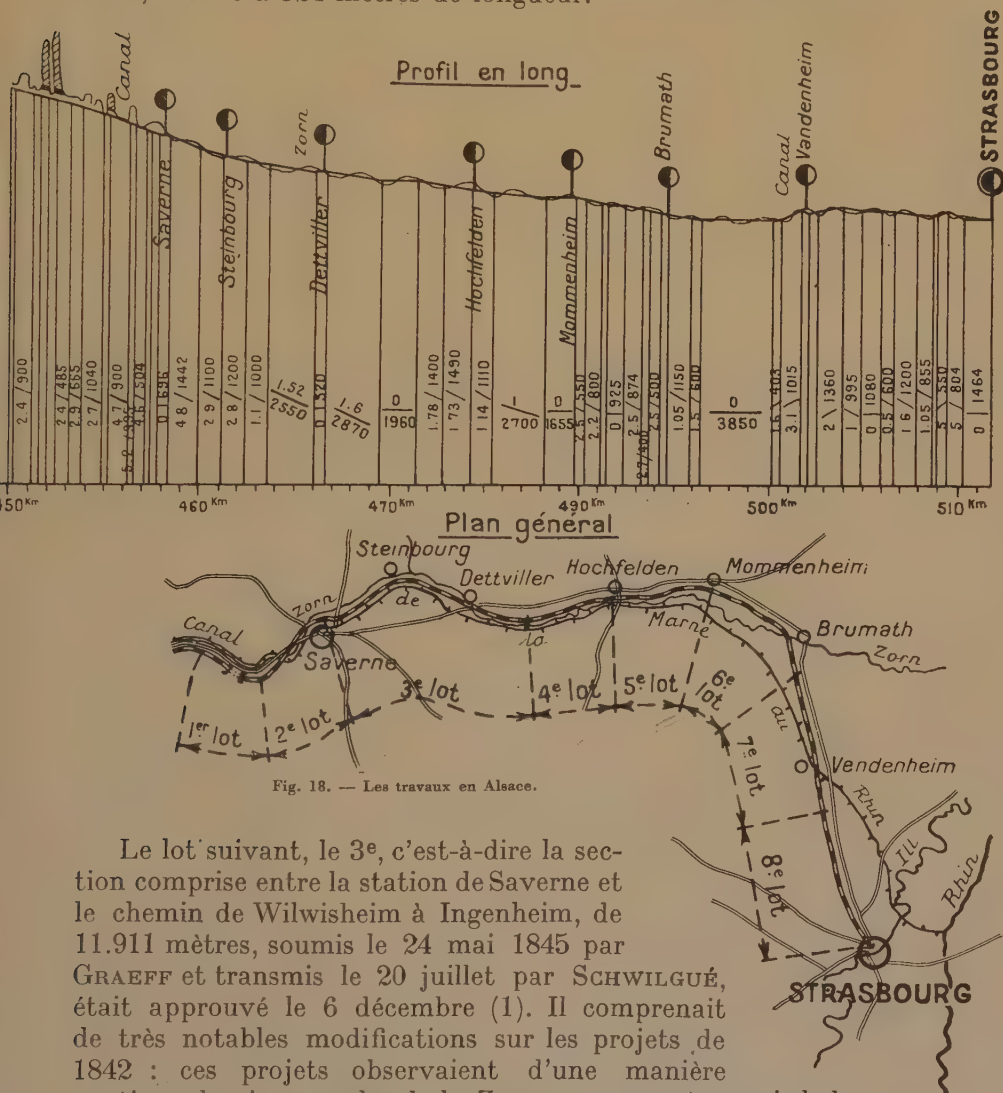
Dans l'avant-projet du chemin de fer, l'ingénieur GRAEFF et l'ingénieur en chef SCHWILGUÉ avaient prévu que la descente du faite séparatif des Vosges s'opérerait par une pente uniforme à 0 m. 005, qui aurait dû s'étendre jusqu'à l'usine de la Stambach, sur 13 km. 650. A l'exécution, ils se rendirent compte qu'en réalité l'adoption de cette inclinaison augmenterait considérablement le volume des terrassements dans le premier lot de leur section, où l'étroitesse de la vallée, l'existence du canal de la Marne au Rhin sur tout l'emplacement disponible de la rive gauche, l'élévation des rives et les promontoires qu'elles forment rendaient les travaux particulièrement délicats. Ils insistèrent donc auprès de leurs collègues de la Meurthe pour qu'ils adoptassent dans leur projet des pentes voisines de 0 m. 007, entre la station de Lutzelbourg et la limite des deux départements.

Cette mesure permit d'adoucir dans le Bas-Rhin la déclivité sur le parcours du premier lot. Dans son rapport, l'ingénieur GRAEFF (1) n'en avait pas moins jugé nécessaires trois percées souterraines de 382, 186 et 214 mètres; mais son projet n'avait pas de courbe de rayon inférieur à 800 mètres. Pour éviter le déplacement du canal sur 120 mètres, SCHWILGUÉ proposa un tracé qui entamait plus profondément le revers du coteau et qui ne comportait plus que deux tunnels : celui de Stutzmatt (Niederrheinberg) de près de 400 mètres, celui du Mungelbächel (Niederrheinthal) de près de 500. SCHWILGUÉ maintenait ses courbes dans la limite minimum de 700 mètres de rayon; mais, à l'exécution, on devra en admettre trois d'un rayon inférieur, dont deux de 550 mètres. De notables augmentations de dépenses s'en suivront. Tel qu'il était, le projet du 30 mars 1845 fut approuvé le 21 mai suivant, et l'adjudication passée le 27 juin aux sieurs HUCK et FREUSDORFF.

Le 2^e lot, qui faisait suite, comprenait la partie du chemin de fer située entre l'usine de la Stambach et Saverne (2); il avait fait partie des projets dont l'exécution avait été suspendue

(1) 1494. — (2) 1496.

par suite de l'opposition du Génie militaire. Etudié à nouveau il ne sera soumis à l'administration supérieure qu'après l'adjudication de la concession du chemin de fer. Il comprenait un nouveau souterrain dans le petit massif du Haut-Barr, estimé à 324 mètres de longueur.



Le lot suivant, le 3^e, c'est-à-dire la section comprise entre la station de Saverne et le chemin de Wilwisheim à Ingenheim, de 11.911 mètres, soumis le 24 mai 1845 par GRAEFF et transmis le 20 juillet par SCHWILGUÉ, était approuvé le 6 décembre (1). Il comprenait de très notables modifications sur les projets de 1842 : ces projets observaient d'une manière continue la rive gauche de la Zorn, en passant au pied des villages de Monswiller et de Steinbourg; ils franchissaient au delà de ce village la Zintzel, affluent de la Zorn, et traversaient

(1) 1498.

le village de Dettwiller après avoir deux fois coupé la Zorn pour éviter la destruction du moulin de Dettwiller. A la suite des travaux de nivellement opérés par le Génie militaire sur la rive droite de la Zorn, on s'aperçut qu'il était plus avantageux de franchir cette rivière dès la sortie de Saverne et « d'aller, en traversant la vallée de biais, se rapprocher du coteau contre lequel est appuyé le canal de la Marne au Rhin, passer ainsi à quelque distance du village de Steinbourg, repasser la Zorn au delà de Dettwiller et se raccorder avec le précédent projet sur le chemin de Wilwisheim à Ingenheim ». On évitait ainsi, et la traversée de la Zintzel, et celle du village de Dettwiller, et l'on ne sacrifiait qu'une seule maison.

Le 4^e lot compris entre Wilwisheim et Hochfelden n'offrait aucune difficulté (1). Le projet du 2 septembre 1843 fut purement et simplement transmis par l'ingénieur en chef, le 5 mars 1845. L'approbation intervint le 24 avril, de même que celle du 5^e lot de l'ingénieur GUERRE, du 1^{er} février 1843, transmis le 3 mars 1845 (2). Restait, pour compléter la 7^e section toute entière, la partie comprise entre Mommenheim, fin du 5^e lot, et Stephansfelden, tête des travaux autorisés en 1842. Cette partie de la voie ferrée comportait la construction de deux ponts sur la Zorn à Brumath, ouvrages d'ailleurs sans difficulté : le projet des terrassements fut approuvé le 25 juin et celui des ponts le 21 octobre.

Quant à la question de la gare de Strasbourg, elle était en fait résolue par l'avis au Conseil général des Ponts et chaussées et la décision ministérielle du 13 décembre 1844 dont on a rendu compte précédemment. L'ingénieur en chef SCHWILGUÉ n'avait donc plus à rédiger que les projets de détail qu'il transmit au ministre en août 1845 et dont l'approbation lui fut notifiée le 25 septembre suivant. Toute cette section était donc en bonne voie de prompt achèvement.

Au 1^{er} janvier 1845, les dépenses de la construction du chemin de fer avaient atteint..... (3). 3.355.959 fr. 35

D'après le compte définitif des dépenses du ministère des Travaux publics, on dépensa en 1845, de Hommarting à Strasbourg (4).. 2.753.949 fr. 91

Soit, depuis l'origine..... 6.109.909 fr. 26

(1) 1499. — (2) 1500. — (3) Voir page 28. — (4) 39.

D'après le dépouillement par département
 du même compte, on aurait dépensé en 1845 :
 dans la Meurthe (1) 941.729 fr. 15
 dans le Bas-Rhin 1.873.923 fr. 72

Soit, au total 2.815.652 fr. 87

Pour la 5^e section, les Archives nationales donnent la répartition et le total suivants (2) :

Terrains.....	1.442.103 fr. 51
Terrassements	252.000 fr. »
Ouvrages d'art	103.726 fr. 66
Stations	18.705 fr. 23
Frais généraux	33.688 fr. 32
	1.850.223 fr. 72

2^o — L'EMBRANCHEMENT DE SARREBRUCK.

On se rappelle les conditions dans lesquelles s'était présentée en 1844 la question du prolongement jusqu'à Sarrebrück de l'embranchement de Frouard à Metz, soit économiquement eu égard aux tendances manifestées dans les autres départements, soit politiquement eu égard aux intentions encore imprécises des autres gouvernements : ceux-ci appliquant tous leurs efforts à faire échouer une connexion jugée très dangereuse pour leurs intérêts commerciaux ; ceux-là, Prusse et Bavière, en désaccord sur la direction à donner en territoire allemand au chemin de fer de Mannheim, et insuffisamment fixés d'ailleurs eux-mêmes sur la solution qui allait être assignée en France au problème posé par Metz à propos du chemin de fer de Paris à la frontière.

C'est cet aspect diplomatique de la question que l'on va d'abord examiner. La ligne de conduite conseillée par Lucy au préfet de la Moselle, laquelle consistait avant tout à endormir les méfiances des départements concurrents, en laissant sommeiller la question du prolongement de Metz à Sarrebrück pour obtenir immédiatement la jonction de Metz à la ligne principale, se heurtait à un grave inconvénient : c'est qu'il était en même temps indispensable de faire affirmer aux gouvernements étrangers, intéressés par cette même question, la résolution très ferme de la France de construire la ligne de Sarrebrück. Les intentions de la Bavière

(1) Cette somme comprend probablement des dépenses faites sur les fonds de la loi de 1844, entre Nancy et Hommarting, d'où l'importance du total : 2.815.652,87.

(2) 1552.

en effet, de conduire un chemin de fer de Mannheim à la frontière française en touchant aux mines de Sarrebrück, n'étaient pas douteuses; mais elles pouvaient se réaliser sous deux formes différentes : ou bien aboutir à la vallée de la Sarre à Sarrebrück en empruntant un court segment de territoire prussien, ou bien plus simplement l'atteindre à Sarreguemines par la vallée de la Blies, jonction plus directe et rejoignant par ailleurs une connexion dont le projet était singulièrement plus avancé que celui du chemin de fer : le canal des houillères de la Sarre. Que ce projet réussît, et tout le trafic commercial, dont Metz escomptait ou le transit ou l'entrepôt, lui échapperait définitivement. La Moselle n'en voulait donc à aucun prix; mais c'était également tout l'intérêt de la Prusse de chercher à éviter une pareille liaison; et, entre les deux pôles de Hombourg en Bavière et de Metz en France, il lui fallait de toutes forces attirer à elle le courant ferroviaire : Sarrebrück en particulier y avait un avantage primordial.

Cette opposition de la Bavière à la Prusse, seule, une affirmation catégorique faite en France, qu'on y était décidé à prolonger le chemin de fer de Metz jusqu'en face de Sarrebrück, était capable de la vaincre : il n'était donc pas politique de faire absolument le silence sur la question de l'embranchement de Sarrebrück. Aussi, sans pousser les choses à fond et tout en ménageant les susceptibilités voisines, on avait engagé l'affaire : on avait réédité la compagnie franco-sarroise de 1838; on avait voté une subvention à cette compagnie; on avait agi enfin à la Chambre des députés. On avait obtenu ainsi la déclaration si nette du ministre des Travaux publics et son engagement de concéder ultérieurement le tronçon Metz-Sarrebrück à une compagnie. Mais on n'avait pas exigé que le classement de ce tronçon fût introduit dans la loi, et l'on avait assuré ainsi sans difficulté le vote de l'embranchement de Metz en cédant sur la bifurcation de Frouard, si désirée par ailleurs des intérêts rivaux.

Par cette manœuvre on avait obtenu, avec les paroles gouvernementales et par l'orientation même de tout le débat, une arme très solide pour le développement futur des négociations à conduire. D'ailleurs, au cours d'une tournée dans l'Est de la France, le ministre des Travaux publics, de passage à Metz en septembre 1844, s'était montré tout à fait favorable aux vœux des messins et leur avait prodigué de précieuses assurances relativement à leur chemin de fer. On n'hésita donc pas, au cours de l'automne suivant,

et en prévision des propositions que le gouvernement aurait à faire aux chambres au cours de la session prochaine, à opérer des démarches auprès du gouvernement prussien. Après avoir pris langue en novembre à Sarrebrück et y avoir fait voter une adresse au roi de Prusse en faveur du chemin de fer, un conseiller municipal de Metz, BILLAUDEL, également conseiller général du département, prit le chemin de Berlin, nanti des pleins pouvoirs de la Ville et du Département (1). Il y passa du 23 décembre au 25 janvier; il vit successivement les hauts fonctionnaires des chemins de fer, le ministre des Finances lui-même et le ministre de la Guerre.

Au ministère des Finances, BILLAUDEL déposa une note verbale où était exposée toute la question (2) :

« Dans la négociation entamée entre la Bavière et la Prusse, exposait cette note, au sujet du point de la frontière commune que doit toucher le tracé du chemin de fer de Sarrebrück à Mannheim, il est du plus haut intérêt pour la Prusse de se présenter avec quelque chose de certain dans la direction que suivra le railway de Metz vers la limite de la France. En effet, tant que cette direction est indéterminée, la Bavière peut donner suite à son projet de tracé par la vallée de la Blies, qui appellerait la ligne française à Sarreguemines et non plus à Forbach et réaliserait ainsi le transit en dehors du territoire prussien. »

La note montrait ce projet facilité par le canal des houillères de la Sarre :

« Par ce canal, poursuivait-elle, la Bavière serait assurée de trouver à Sarreguemines les houilles de Sarrebrück transportées par voie d'eau pour le Rhin et pour la France. Son tracé par Sarreguemines deviendrait donc non seulement un chemin de grand transit international, mais même un chemin houiller. C'est-à-dire que la Prusse, en se prêtant à l'exécution du canal de la Sarre, fournirait à la Bavière une de ses meilleures raisons de persister dans son projet de tracé par la vallée de la Blies, qui évite tout le territoire prussien... »

Ayant ainsi exposé la question, la note indiquait le moyen pour la Prusse de faire pression sur la Bavière : c'était, disait-elle, de « fournir à la France une occasion de sortir elle-même de la position d'observation aussi dans laquelle elle s'est arrêtée à Metz; il suffisait, en un mot, d'amener la France à faire un pas de Metz à Sarrebrück ». Là était le point le plus important de la négociation pour les messins : quelles que

(1) 1655. — (2) 1333.

fussent en effet les promesses du gouvernement de Paris au sujet de la prolongation de l'embranchement de Metz sur Sarrebrück, elles restaient soumises à la condition résolutoire que la ligne serait poursuivie sur Mannheim par la Prusse; que la Bavière persistât à conduire sa ligne à Sarreguemines, et la jonction directe se ferait par Nancy et non point par Metz. Ainsi Metz se servait des déclarations des autorités françaises pour faire pression sur la Prusse, et elle appelait en même temps des déclarations du même ordre de Berlin pour faire pression sur Paris et par ricochet sur Munich.

En ce qui concernait les intentions de la France, la note de BILLAUDEL citait les paroles du ministre des Travaux publics à la Chambre et devant les pairs. Elle montrait le gouvernement français non seulement disposé à pousser le rail jusqu'à Sarrebrück, mais même, dans ce cas, à établir, la bretelle de Saint-Julien à Arnaville: des compagnies étaient, assurait-elle, disposées à soumissionner la section Metz-Sarrebrück, et, si le parlement n'en avait pas voté le classement, c'était que l'amendement qui la concernait avait été présenté en fin de session au bout d'une séance fatigante, qu'à cette époque il n'y avait pas encore de compagnie et, d'ailleurs, qu'on ne savait rien encore des intentions des gouvernements voisins quant à la continuation de la ligne en territoire étranger.

A cet égard, on était certain que la Bavière était décidée à faire la ligne jusqu'à Hombourg (Metz en avait été avertie par le baron DE BOURGOING): il ne restait plus qu'au seul gouvernement prussien à faire connaître sa décision; le Conseil municipal de Sarrebrück venait de voter une adresse au roi de Prusse à ce sujet: il suffisait à celui-ci d'y répondre, indiquait BILLAUDEL: « Le Ministère de sa Majesté le Roi de Prusse, trouverait-il de l'inconvénient à faire pour cette question mille fois moins que n'a fait le Gouvernement français..., à répondre simplement au Conseil municipal de Sarrebrück que, pour la portion du tracé à diriger par le territoire prussien pour unir Sarrebrück à la frontière bava-roise, des négociations sont entamées entre les deux gouvernements intéressés, et que, pour la portion entre Sarrebrück et la frontière française, le Gouvernement prussien est prêt à entendre les propositions qui lui seront faites du côté de la France ».

BILLAUDEL reçut partout le meilleur accueil et les assurances les plus favorables. On lui promit de soumettre dans le

plus bref délai au roi la question pour laquelle le ministre de France avait de son côté reçu les instructions et les pouvoirs nécessaires de GUIZOT. De fait, le 25 janvier, le ministre des Affaires étrangères prussien, BÜLOW, écrivait au comte DE MONTESSUY, chargé d'affaires de France, pour l'informer, et de l'accord de principe intervenu entre la Prusse et la Bavière, et des dispositions où était son gouvernement « d'accueillir avec plaisir les propositions ultérieures que les gouvernements intéressés se trouveraient dans le cas de lui faire encore dans cette importante affaire ».

Par contre — et dans la même lettre — on ajournait avec courtoisie mais fermeté les négociations en cours au sujet du canal des houillères de la Sarre. La négociation de BILLAUDEL avait atteint son but. Metz avait gagné la partie.

Restait à réussir à insérer le prolongement de Sarrebrück dans le projet de loi par lequel le gouvernement français devait demander en 1845 l'autorisation de concéder le chemin de fer de la frontière d'Allemagne (1).

Dès l'automne de 1844, le ministre DUMON y est sincèrement résolu et fait appuyer officiellement par son collègue des Affaires étrangères la négociation entreprise par Metz et le département de la Moselle auprès des autorités prussiennes. Mais sous quelle forme concevoir cette adjonction? D'une part, il craint les répugnances de la Chambre à l'égard du système de la loi de 1842 : répugnances qui n'étaient pas, on l'a vu, sans écho dans l'autre assemblée; d'autre part, isolément, la ligne se heurtera toujours à toute la représentation et à tout le commerce de l'Est, qui lui demeurent « passionnément opposés ».

DUMON cherche une formule de conciliation. Cette formule, il en donne un aperçu en septembre 1844, au cours de son voyage en Moselle : il envisage, expose-t-il, de détacher de la ligne principale l'embranchement de Frouard à Metz et d'en réunir les destinées à la ligne en litige. Ce groupement a un double objet : politiquement, de lier au prolongement de l'embranchement de Metz jusqu'à Sarrebrück les intérêts qui sont hostiles à ce prolongement, en le rendant solidaire de l'embranchement lui-même, que ces intérêts considèrent comme indispensable à leurs besoins; économiquement, de faire profiter la section Metz-Sarrebrück, dont l'exploitation sera sans doute insuffisamment rémunératrice, des produits de l'embranchement Frouard-Metz, qui sera lui-même trop

(1) Sur toute cette question, suivre 1657 à 1665; voir aussi 207.

avantageux. Cet excédent, dans la pensée du ministre, joint aux quatre millions de subvention votés par la Ville et le Département, devait permettre sans doute de décider une compagnie. Au commencement de la session de l'année suivante, pressé par la députation de la Moselle, DUMON confirme ce projet dans une lettre collective : les représentants de la Moselle ont insisté auprès de lui pour obtenir des chambres une subvention facilitant la formation d'une compagnie; il a peine à croire qu'une compagnie ne puisse se constituer, étant donné l'appui financier consenti par le Département et la Ville; il admet toutefois la possibilité d'une subvention complémentaire de l'Etat, mais à la seule condition que le revenu de l'embranchement de Metz, joint au produit propre de la ligne de Sarrebrück et à la subvention de 4 millions des assemblées locales, soit reconnu insuffisant. DUMON demande en conséquence une étude sur ces produits à l'ingénieur en chef LE JOINDRE.

Du rapport fourni par LE JOINDRE, il résulta que le tronçon de Metz à Sarrebrück pouvait produire 3,39 %, tandis que l'embranchement de Frouard à Metz devait en produire 12, soit une moyenne de 5,40 : ces évaluations confirmaient le sentiment du ministre, qui déclara la situation acceptable pour une compagnie et s'engagea formellement auprès de la députation de la Moselle à joindre le tronçon de Metz à Sarrebrück à la grande ligne de l'Est.

Mais à ces négociations, poursuivies entre le ministre et les députés à Paris, s'en superposaient d'autres à Metz entre la Ville, le Département et la compagnie HAINGUERLOT par l'intermédiaire d'un de ses administrateurs : DE WENDEL. De Hayange, DE WENDEL avait écrit au préfet le 23 février que la ligne de Metz à Sarrebrück n'étant pas classée par la loi de 1842, il était nécessaire de réunir en sa faveur des subventions de l'Etat et des conseils de la Ville et du Département : si ces subventions atteignaient un chiffre convenable, la compagnie qu'il représentait était disposée à soumissionner la ligne. A cette nouvelle, BILLAUDEL, délégué du Département et de la Ville, était parti immédiatement pour Paris, porteur de propositions précises pour le conseil d'administration de la compagnie. Sur de faux bruits, on fit état d'une subvention de 4.000.000 qu'aurait promise le ministre et l'on finit par se mettre d'accord sur ces bases. La construction de la ligne était évaluée à 22 millions. Déduction faite des 4 millions attribués à la générosité gouvernementale, restaient

18 millions. Si les produits nets n'établissaient pas pour ces 18 millions un dividende de 4 %, le Conseil général et le Conseil municipal s'engageraient à couvrir l'insuffisance jusqu'à concurrence d'un capital de 7 millions. Une délibération du 10 mars du Conseil municipal ratifia cet accord. Par le fait même de cet arrangement, la compagnie messine-allemande, constituée l'année précédente, et dont le même DE WENDEL était également administrateur, décida de se dissoudre momentanément et de s'effacer devant la compagnie HAINGUERLOT.

Les membres de la compagnie HAINGUERLOT s'empresèrent d'apporter la nouvelle de ces tractations au ministre et lui manifestèrent l'intention de soumissionner la ligne ainsi complétée. DUMON entre aussitôt dans une violente colère : le jour même il écrit personnellement au préfet de la Moselle ; il saisit les parlementaires, surpris de ces négociations occultes : jamais il n'a été question pour l'Etat de subventionner la ligne, bien au contraire ! Bref, le ministre exige qu'on revienne aux dispositions prises en 1844. Les assemblées locales s'exécutent : le Conseil municipal réforme sa délibération du 10 mars dans ses séances des 24, 25 et 26 du même mois et le Conseil général, convoqué extraordinairement, rapporte de son côté la clause résolutoire votée le 25 avril 1844, qui levait la garantie d'intérêt à partir du moment où le revenu du chemin atteindrait 6 %. La subvention de 4 millions des assemblées locales est acquise à la concession.

En réalité la concurrence des compagnies vint rendre inutiles ces épineuses négociations : la compagnie HAINGUERLOT s'était engagée à fond sur l'embranchement de Sarrebrück ; elle s'était documentée auprès d'Eugène FLACHAT sur le danger que pouvait faire courir à la prospérité de la ligne de Sarrebrück l'établissement du canal des houillères de la Sarre : FLACHAT, dans une remarquable consultation (1), avait exprimé l'avis que le chemin de fer n'avait rien à craindre du canal et qu'il fallait, au contraire, en hâter l'exécution. A l'inverse de la compagnie HAINGUERLOT, l'ancienne compagnie MOLÉ n'en eût voulu à aucun prix. Elle avait essayé de faire pression sur sa concurrente : « Vous ne connaissez pas cette affaire : c'est une utopie, une fable de construire un chemin de fer au delà de Metz », avait dit à HAINGUERLOT le principal membre de la compagnie MOLÉ, GANNERON.

(1) 1336.

Mais celle-là voyait dans la soumission du prolongement de l'embranchement un moyen de l'emporter. La rivalité des deux compagnies ne pouvait que les amener, bon gré mal gré, à la surenchère : le ministre, comme il l'expliqua lui-même plus tard à la Chambre des députés, y vit un moyen de décharger les localités du lourd fardeau de leurs subventions. D'autre part, un nouvel examen des charges de la concession, fait à la lumière des négociations poursuivies avec les deux compagnies, lui permit d'aboutir à un aménagement nouveau des conditions à imposer à la compagnie adjudicataire, et de comprendre, comme on le verra, sans subvention aucune, l'embranchement de Frouard à Sarrebrück tout entier dans les dispositions constitutives de la charte de l'amodiation.

Ajoutons pour terminer que le Conseil général des Ponts et chaussées, qui avait ajourné en 1844 son avis sur le tracé du chemin de fer de Sarrebrück, en délibéra à nouveau le 17 avril 1845. Il lui avait manqué l'opinion de l'autorité militaire : le ministre de la Guerre ayant fait connaître à son collègue des Travaux publics, par lettre du 3 avril, que les intérêts de la défense commandaient impérieusement que le chemin de fer de Metz à Sarrebrück fût établi suivant la direction Montigny-le-Bas, Faulquemont, Saint-Avold et Forbach, à l'exclusion du tracé précédemment étudié par Boulay et Merten, le Conseil des Ponts et chaussées rendit un avis conforme au vœu de l'administration militaire.

CHAPITRE II

LES TRAVAUX SUR LA DEUXIÈME SECTION ET LA TRAVERSÉE DU BARROIS

1^o — LES TRAVAUX SUR LA 2^e SECTION.

Les travaux sur la 2^e section présentaient une urgence toute particulière, surtout dans sa première partie. Là, en effet, se trouvaient concentrés les principaux ouvrages du chemin de fer, ouvrages qu'on a énumérés lors de l'analyse

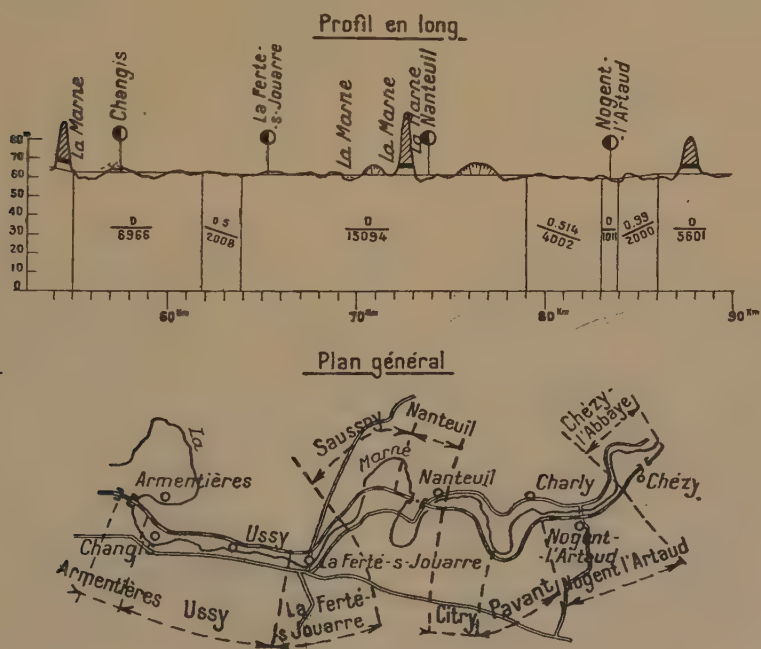


Fig. 19. — La première partie de la 2^e section.

qu'on a faite de l'avant-projet de l'ingénieur en chef MARINET : les deux souterrains d'Armentières et de Nanteuil : l'un de plus de 600 mètres, l'autre de plus de 900 mètres, et quatre

grands ponts sur la Marne : le premier à la tête amont du souterrain d'Armentières, les deux suivants à la tête aval du souterrain de Nanteuil, le dernier à la tête amont du même souterrain (fig. 19).

Dès le 12 décembre 1844, l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement demanda l'autorisation de faire exécuter immédiatement en régie des galeries longitudinales de service pour l'exécution des deux souterrains (1). Cette demande, transmise avec avis favorable par MARINET, fut rejetée par le Conseil général des Ponts et chaussées, qui n'avait pas été saisi des projets de tracé : l'ingénieur en chef avait en effet considéré l'avant-projet établi en 1843 comme suffisamment approuvé.

Le projet de tracé définitif fut fourni le 22 février suivant (2) : il s'étendait de l'origine de la section, à l'aval du souterrain d'Armentières, jusqu'au département de l'Aisne. Le tracé proposé ne différait de celui de l'avant-projet que sur deux points : en face des châteaux de Tanqueux et de Citry, où un meilleur aménagement des courbes permettait de réduire le chiffre des indemnités de terrain.

En même temps le Conseil général était amené à délibérer des projets de détail de la construction de cette partie du chemin de fer ; ces projets de détail étaient ceux des entreprises suivantes :

l'entreprise d'Armentières, sur une longueur d'un peu moins de 2.890 mètres, comprenant le souterrain, le grand pont sur la Marne et les ouvrages adjacents (3) ;

l'entreprise d'Ussy (4), de près de 8.200 mètres, jusqu'à la limite des territoires d'Ussy et de la Ferté-sous-Jouarre ;

l'entreprise du Saussoy (5) (celle de la Ferté-sous Jouarre étant réservée), qui comprenait, avec le pont sur la Marne, la traversée en tranchée de l'isthme de Courtaron ;

les deux entreprises de Nanteuil (6) : celle de l'aval et celle de l'amont, comprenant chacune un pont en maçonnerie sur la Marne et une moitié du souterrain ;

enfin l'entreprise de Citry (7), sur près de 3.400 mètres, qui s'étendait légèrement au delà de la limite des départements de Seine-et-Marne et de l'Aisne.

Armentières, Saussoy et Nanteuil furent approuvées dans le courant du mois de mai ; Ussy, qui fit l'objet de légères modifications réclamées par le Conseil général des Ponts et

(1) 1416. — (2) 1342. — (3) 1406. — (4) 1413. — (5) 1415. — (6) 1416. (7) 1422.

QUELQUES INGÉNIEURS DE L'ÉTAT



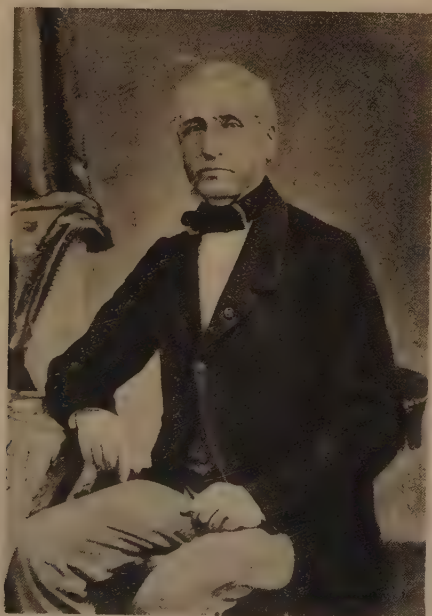
Jean-Baptiste SCHWILGUÉ



Charles-Etienne COLLIGNON



Charles LE JOINDRE



Baron de SERMET

chaussées, et Citry, au mois d'août suivant. Les entreprises d'Ussy et de Citry trouvèrent adjudicataire dès octobre, en la personne de l'entrepreneur MÉRAT; Saussoy en celle d'un sieur FOUCHARD. Quant aux souterrains, estimés d'ailleurs à un prix insuffisant, le ministre avait autorisé dès le 8 mai leur construction en régie au cas où il ne se présenterait pas d'adjudicataire. En fait, deux tentatives différentes échouèrent au cours de la campagne. Les ingénieurs passèrent en conséquence des marchés partiels : bois, moellons, terrassements, etc., que le Conseil général des Ponts et chaussées



Fig. 20. — La deuxième partie de la 2^e section.

approuva le 30 octobre. Toute l'année 1845 fut occupée à ces mesures préparatoires, sans que, pour ainsi dire, un coup de pioche fût donné aux travaux.

La 2^e section comprenait un autre ouvrage important : le souterrain de Chézy-sur-Marne, qu'il était nécessaire de mettre en œuvre le plus tôt possible. Aussi, bien que le projet de tracé définitif du chemin de fer à partir de la limite des départements de l'Aisne et de la Marne n'eût pas été produit, le projet de détail de l'entreprise de Chézy (comprenant une longueur de 4.850 mètres en aval de la limite des communes de Chézy-l'Abbaye et de Nogentel) fut approuvé le 19 juillet et

adjudgé pour 1.264.756 fr. 73 le 29 août suivant, aux entrepreneurs PITRE et FAGART (1). Les mêmes entrepreneurs regurent l'entreprise de Pavant, succédant sur 3.800 mètres à l'amont de Citry (2); et la lacune de Nogent-l'Artaud, qui séparait cette entreprise de celle de Chézy, approuvée le 9 septembre, fut adjudgée le 10 octobre aux sieurs DUVERT et DELCAMBRE (3).

Enfin, l'ingénieur en chef MARINET transmet à l'administration les projets de la construction du chemin de fer au passage de Dormans (fig. 20), section qui nécessitait, on s'en souvient, la réfection du pont suspendu sur la Marne. Ces projets étaient au nombre de trois (4) :

1^o sur les communes de Courthiézy, Soilly et Dormans, jusqu'à environ 900 mètres de l'axe du pont de Dormans;

2^o la traversée de Dormans, jusqu'à un peu plus de 1.900 mètres en amont de l'axe de ce pont;

3^o le projet de Try, s'étendant jusqu'à la limite de la commune de Dormans, sur une longueur de 2.100 mètres.

Ces trois projets, approuvés le 16 juillet, furent adjudgés le 9 septembre aux sieurs CARTIER et ROBERT.

Ainsi on avait pourvu, le long de la 2^e section, à l'exécution des travaux les plus délicats : ceux qui devaient nécessiter les plus longs délais. C'était un résultat important d'acquis.

Les dépenses faites au cours des deux années 1844 et 1845 sur la deuxième section s'élevèrent, d'après les dépouillements des Archives nationales (5) :

pour les terrains à	34.049 fr. 79	} en 1845
» les terrassements à	247.530 fr. 14	
» les ouvrages d'art à	518.736 fr. 56	
» les frais généraux à	43.791 fr. 83	en 1844
	75.693 fr. 51	en 1845
Soit au total	919.801 fr. 83	

Le tableau du service des départements, exposé par la publication officielle du ministère des Travaux publics, porte cette dépense à 1.000.211 fr. 31, dont 644.131 fr. 29 pour la Seine-et-Marne, 170.796 fr. 05 pour l'Aisne, 185.283 fr. 97 pour la Marne.

2^o — LA TRAVERSÉE DU BARROIS.

Dans les sections suivantes, 3^e et 4^e, on n'en était encore qu'aux études. On a vu déjà, lors des enquêtes de 1844, se manifester à Saint-Dizier le désir de voir dévier vers le Sud le tracé de l'avant-projet, tel que l'avait élaboré DAUSSE et

(1) 1425. — (2) 1423. — (3) 1424. — (4) 1429, 1430, 1432. — (5) 1552.

rectifié DEBOUT, de manière à le faire toucher à Saint-Dizier, comme la grande route de Strasbourg. Pour le moment, ce vœu n'eut aucun succès : le ministre répondit à la délibération du 17 avril 1844 du Conseil municipal de Saint-Dizier par un refus catégorique (9 janvier 1845). Le tracé entre Vitry-le-François et Bar-le-Duc restait donc ce qu'il était. Les caractéristiques en étaient d'ailleurs, on s'en souvient, des plus



Fig. 21.
Structure schématique des plateaux du Barrois.

simples : l'ingénieur en chef MARINET en proposa le projet définitif le 30 novembre 1845 (1).

Il était loin d'en être de même de la seconde partie de la traversée du Barrois, entre Bar-le-Duc et Toul. C'est là en effet que la configuration naturelle du sol opposait le plus grand obstacle au tracé du chemin : on arrivait à Bar-le-Duc au pied de cette ligne des hauts plateaux qui forment la limite orientale du bassin parisien.

(1) 1217.

En cet endroit, et pour ne pas s'écarter trop de la direction Bar-le-Duc-Toul imposée par la loi de classement, le chemin de fer ne devait pas s'éloigner de la zone comprise entre la route de Bar-le-Duc à Saint-Mihiel au Nord et la vallée de l'Ornain au Sud : vallée qui, on l'a dit, est le passage traditionnel au travers du massif. Cette vallée, la route royale n° 4 de Paris à Strasbourg ne la suit cependant pas : depuis Ligny-en-Barrois, où elle rejoint la rivière, la chaussée gagne directement Void. Mais le chemin de fer ne pouvait emprunter le même itinéraire qui épouse précisément les contours de la plateforme supérieure du massif.

Si l'on analyse en effet la structure du socle qui sépare ici la vallée de l'Ornain de celle de la Meuse et qu'avait à franchir le chemin de fer, on en voit le dôme central régner à l'intérieur du triangle formé par les villages de Nançois-le-Grand, de Ménil-la-Horgne et de Braux (fig. 21). Ce socle s'élève à des altitudes variant entre 380 m. à Nançois-le-Grand, 412 m. au signal de Ménil-la-Horgne et 411 m. à celui de Braux.

De ses bords ruissellent les eaux, très différemment toutefois au Nord et au Midi; au Sud, le ruissellement se fait vers deux bassins opposés : celui de la Meuse à l'Est (Meholle, Vacon, Messelin, Rupt de Laneuville), celui de l'Ornain à l'Ouest (Barbouze, Noitel, Malval), le massif ne présentant dans cette direction qu'une seule ligne de partage, courant de Braux sur Mauvage; au Nord, au contraire, une érosion longitudinale s'est produite sur l'axe même de la plateforme, plus épaisse d'ailleurs qu'au Midi, et l'a séparée en deux zones de faites se dirigeant du Sud au Nord : entre ces faites, l'Aire, la rivière de l'Argonne, a formé son lit. A l'extérieur de ce couloir longitudinal, on retrouve, de part et d'autre, les eaux de ruissellement latérales : côté Meuse, Saulx et Girouet; côté Ornain, ruisseaux de Domrémy, de Loxéville, de Salmagne, de Culey, etc... A l'intérieur et de chaque côté, une série de vallons correspondants descendent à l'Aire.

Le long des lignes de faites, des cols unissent les têtes de ces divers vallées ou vallons : au Sud, à la naissance de la vallée de la Barbouze, le col de Bovée ou de Naives-en-Blois s'abaisse à 334-336 mètres; au Nord, sur la double ligne de faite, une double série de dépressions font communiquer la vallée de l'Aire avec les têtes des vaux perpendiculaires. Le long de la branche occidentale le faite s'abaisse d'abord à 324 mètres au col de Domrémy et, à partir de ce col, il ne s'élève plus au-dessus de 340 mètres, ménageant, entre le vallon du ruisseau

de Loxéville et les ravins qui descendent vers l'Aire, cinq cols successifs de 324 à 327 mètres de hauteur; le faite s'élève ensuite d'une manière continue : il atteint 332 mètres au col de Triconville, pour se maintenir à 371 mètres jusqu'à la route de Saint-Mihiel. La branche orientale est plus difficile d'accès : un premier col s'ouvre à l'origine de la vallée de l'Aire ; c'est le col de Saulx, de 338 mètres; mais les autres cols : col de la Plane, col de Parvabois, col de la vallée de Morville, ne s'abaissent pas au-dessous de 365 mètres, et la chaîne, en même temps qu'elle s'élève, s'épaissit. Plus au Nord, au contraire, le faite redescend : entre le Girouet et l'Aire, il tombe à 325, 330 mètres et il s'amincit à la fois, de telle sorte qu'il est, au fond de la vallée de Cousances, le moins haut et le moins large, par conséquent le plus abrupt, donc le plus court à traverser.

Il résulte de cette structure que c'est précisément au débouché des cols de Loxéville et de Domrémy que l'on rencontre les parties les plus considérables de tout le massif : en cet endroit la vallée de l'Aire se trouve en effet de 45 à 63 mètres plus bas que les cols de son revers oriental; en face de Saulx, à Saint-Aubin, elle n'est qu'à 11 mètres de contrebas; en face de Cousances, qu'à 33 mètres. La chaîne dans son ensemble s'épaissit en même temps vers le Nord : il y a 20 km. de Nangois à Vadonville; il n'y en a que 19 de Naix à Void : la descente sur la Meuse est beaucoup plus brutale au Sud qu'au Nord.

Telles sont les difficultés contre lesquelles s'étaient heurtés les ingénieurs. DAUSSE avait dû les affronter avec des moyens singulièrement réduits, puisqu'il ne pouvait incliner son tracé à plus de 5/1.000 : nulle part il ne lui avait été possible d'éviter de percement. Ayant choisi, pour en limiter et le nombre et l'étendue, la chaîne méridonale, il n'avait pu s'élever jusqu'au col de Bovée lui-même, d'où il lui aurait été d'ailleurs également impossible de descendre à 5 millimètres par mètre dans la vallée du Vacon, la distance de Bovée à Void n'étant que de 8 km. et la hauteur à racheter de 99 mètres. Il avait donc dû se jeter au travers de la chaîne elle-même, au moyen d'un souterrain de plus de 4.000 mètres aboutissant dans le vallon de Broussey; il s'était donné ainsi en même temps un champ de 12.500 m., qui l'avait mis à même de descendre par la Meholle sur la Meuse sans dépasser jamais le maximum d'inclinaison.

Ces exigences étaient d'autant plus astreignantes que, la pente de 5/1.000 étant inférieure à celle de la Barbouze, le

tracé devait occuper dans cette vallée une tranchée profonde depuis Marson jusqu'à l'entrée du souterrain, sur 4 km., à côté même du ruisseau. Elles avaient porté FOUACHE à diriger ses recherches du côté, à priori plus impraticable encore, des deux chaînes septentrionales. Cet ingénieur avait reconnu la possibilité d'aboutir au col de Loxéville, non pas avec une rampe à 5/1.000, mais en se redressant à 6/1.000 et à condition d'appliquer cette inclinaison dès Bar-le-Duc. Parvenu à Loxéville, il s'était trouvé en face de la plus haute et plus épaisse partie de la chaîne; loin de l'aborder de front, il avait fort habilement incliné son tracé vers le Nord sur une longueur de 4.000 mètres environ dans la vallée de l'Aire, et, en se maintenant sur la rive gauche de cette rivière jusqu'en face de la vallée de Cousances, qu'il avait occupée ensuite jusqu'à la Meuse, il était descendu suivant la même pente de 6/1.000.

Sans doute avait-ce été un grand progrès, mais loin encore d'être satisfaisant : obligé en effet de se maintenir très haut dans la vallée de l'Ornain et du Malval par la nécessité d'adopter, dès le départ de Bar-le-Duc, la pente maximum, le tracé de FOUACHE comportait une succession de remblais dangereux à exécuter dans la marne : au passage de la vallée de Culey, 467 mètres sur 11 m. 46 de hauteur; au-dessus d'une dépression dans la vallée de Tronville, 339 mètres sur 12 m. 03; au passage de la vallée de Salmagne, 616 mètres sur 20 m. 99; entre Nançois-le-Petit et Villeroncourt, 421 mètres sur 22 m. 50; puis, dans la vallée de Cousances, 367 mètres sur 10 m. 78 à la sortie du souterrain; à Grimaucourt, 445 mètres sur 28 m. 85; au Girouet, 363 mètres sur 16 mètres; avant Vadonville, 965 mètres sur 16 m. 11; dans la vallée de la Meuse, 1.000 mètres sur 10 m. 79.

A ces remblais s'ajoutaient, au passage des faites : une tranchée de 2.200 mètres sur 23 m. 70 de profondeur maximum à Loxéville; un souterrain de 616 mètres à Cousances accompagné de deux tranchées faisant ensemble 652 mètres sur 20 mètres de profondeur; enfin une tranchée de 655 mètres sur 16 mètres de profondeur à Vadonville et une de 622 mètres sur 9 mètres à l'emplacement même de la station de Lérouville.

La réforme apportée par FOUACHE, en augmentant de 1 millimètre par mètre l'inclinaison des pentes et rampes à admettre sur cette partie du chemin de fer, n'était donc pas encore suffisante. Pour que le projet FOUACHE fût réellement praticable, il fallait que, sans accroître la profondeur de la tranchée de Loxéville, on pût faire partir la grande rampe

non pas de Bar-le-Duc, mais de Nançois-le-Petit. De même, l'admission d'une plus forte pente dans le tracé du moulin de Bovée était de nature à raccourcir le trajet total et à permettre la suppression du long souterrain : c'est dans cet esprit que l'ingénieur en chef JACQUINÉ aborda à son tour le problème dans le courant de l'année 1844 (1).

Mais une question préalable se posait : était-il possible d'admettre sur ce parcours une inclinaison plus forte que celle de 6 mètres par kilomètre ? MINARD, dans une publication récente, avait prouvé que l'influence des pentes était peu sensible sur la consommation du combustible (2). Ne diminueraient-elles pas par ailleurs trop l'effort de traction des machines ? JACQUINÉ s'efforça de répondre par l'expérience acquise à cette question essentielle : en se servant des résultats obtenus sur les chemins de fer d'Orléans et de Rouen, il détermina en premier lieu, pour chaque rampe à gravir, d'une part le nombre de voitures qu'une seule machine pouvait remorquer ; d'autre part, la rampe maximum sur laquelle le même convoi pouvait être traîné avec deux machines. Chaque voiture à voyageurs était évaluée à 5.500 kilogrammes, chaque wagon de marchandises à 6 tonnes, chaque tender à 10 tonnes :

Rampes à gravir avec une machine	VOYAGEURS		MARCHANDISES	
	Nombre de voitures qu'une seule machine pouvait remorquer	Rampe maximum sur laquelle on pouvait remorquer le même convoi avec 2 machines	Nombre de wagons qu'une seule machine pouvait remorquer	Rampe maximum sur laquelle on pouvait remorquer un même convoi avec 2 machines
0	21,6	3,54	50,6	3,47
0,5	21,8	4,27	44,5	4,32
1	19,4	5,01	39,6	5,17
1,5	17,5	5,70	35,6	6,00
2	15,8	6,79	32,3	6,81
2,5	14,3	7,08	29,5	7,60
3	13,1	7,70	27,1	8,38
3,5	12	8,34	25	9,16
4	11	8,98	23,2	9,90
5	9,4	10,13	20,1	11,39
6	8,1	11,22	17,7	12,80
7	7	12,28	15,7	14,19
8	6	13,39	14	15,55

Appliquant ces résultats à la ligne de Strasbourg, il constata que l'inclinaison de 3,5 étant l'inclinaison limite au-

(1) 1201. — (2) 173.

dessous de laquelle on ne pouvait descendre sur cette ligne, l'emploi de machines de renfort pour le passage du massif d'entre Ornain et Meuse permettait l'admission de rampes de 8,34 pour les voyageurs et de 9,16 pour les marchandises, le nombre des voitures étant alors limité à 12 et celui des wagons à 25. Mais, pour apprécier l'intérêt de substituer l'inclinaison de 8/1.000 à l'inclinaison de 5/1.000, il fallait encore évaluer ce que coûterait l'emploi des machines de renfort. JACQUINÉ le détermina dans le tableau suivant, en prenant comme base la distance Bar-le-Duc-Toul de 100 km.

Indication des éléments de la dépense :	RAMPES			
	5	6	7	8
1° - sans machine de renfort				
Frais de traction (1 fr. 10 au km.).	110 fr.	110 fr.	110 fr.	110 fr.
<i>a</i>) voyageurs :				
nombre de voitures tirées.....	9	8	7	6
dépense du voyage par voiture	11 fr. 70	13 fr. 58	15 fr. 71	18 fr. 33
<i>b</i>) marchandises :				
nombres de voitures tirées	20	17	15	14
dépense du transport par wagon..	5 fr. 47	6 fr. 22	7 fr. 01	7 fr. 86
2° - avec une machine de renfort				
<i>a</i>) voyageurs :				
distance moyenne à parcourir à l'aide du renfort par voyage (1).	17 km	14 km 17	12 km 14	10 km 63
dépense totale par convoi de voya- geurs (2).....	139 fr. 99	136 fr. 97	134 fr. 79	133 fr. 17
dépense du voyage par voiture, le nombre de voitures étant de 12 pour toutes les rampes	11 fr. 67	11 fr. 41	11 fr. 23	11 fr. 10
<i>b</i>) marchandises :				
dépense totale par convoi de mar- chandises	139 fr. 65	136 fr. 68	134 fr. 54	132 fr. 96
dépense du transport par wagon de marchandises, le nombre de wa- gon étant de 25 pour toutes les rampes	5 fr. 59	5 fr. 47	5 fr. 38	5 fr. 32

(1) La descente étant supposée se faire uniquement par la gravité. —

(2) 100 km. à 1 fr. 10, dépense pour le travail de renfort à 1 fr. 10 le km., temps de feu sans travail, personnel, entretien, etc... du dépôt.

De ce tableau, JACQUINÉ conclut que, « d'après les données fournies par le chemin de fer de Paris à Rouen » pour les frais de traction des convois, un tracé franchissant la chaîne qui sépare l'Ornain de la Meuse avec une pente de 8 mètres par kilomètre donnerait lieu, avec l'emploi d'une machine de renfort, à une dépense d'exploitation plutôt inférieure que supérieure à celle qui résulterait d'un tracé en pente de 5/1.000 au passage de cette chaîne, avec ou sans machine de renfort.

Cette constatation aboutissait à des résultats fort importants : d'une part, c'était la réduction notable des dimensions des ouvrages; d'autre part, la possibilité d'un très grand nombre de passages, c'est-à-dire la multiplicité des solutions du problème.

Ces solutions étaient portées au nombre de six :

1^o les vallons du Malval, de Loxéville et de Cousances-aux-Bois;

2^o les vallons du Malval, de Loxéville, de Chonville et le village de Lérrouville, avec un souterrain de 2.000 mètres entre Loxéville et Morville par le vallon du bois de Vaux;

3^o les vallons du Malval, le col de Domrémy-aux-Bois et la vallée de Chonville, soit par le col de Parvabois avec un souterrain de 1.000 mètres, soit par le col de la Plane, soit par deux cols au sud de la route royale 58, soit par le col de Saulx (plus on se rapprochait du col de Saulx, plus le parcours s'allongeait, mais plus aussi le passage était facile); les combinaisons empruntant la vallée de Chonville permettaient en outre d'éviter Lérrouville et de gagner directement Commercy par le col qui marque la lisière du bois de Lérrouville.

4^o les vallons du Malval, le col de Domrémy-aux-Bois, Saulx, Ménil-la-Horgne, la vallée de Riéval, Void, avec une tranchée de 11 mètres de profondeur au col de Saulx et un souterrain de 1.070 mètres à Ménil-la-Horgne : le trajet le plus court et le plus direct de tous;

5^o Ligny, la vallée d'Oey, Saint-Aubin, le col de Saulx, Ménil-la-Horgne, Riéval et Void : ce tracé, abordant le massif central par le côté le plus difficile, comportait un souterrain de 2.200 mètres entre Oey et Saint-Aubin, sans compter celui de Ménil-la-Horgne;

6^o les vallées de l'Ornain et de la Barbouze, Bovée, Void.

Mais la comparaison de ces tracés ne pouvait se faire sans égard à leur prolongement sur Toul : en effet, le tracé du col

de Bovée se continuait nécessairement suivant le système DAUSSE, c'est-à-dire en passant la Meuse en amont de Troussey et en franchissant deux fois le canal de la Marne au Rhin : une fois avant Troussey sur la rive gauche de la Meuse, l'autre fois après ce village sur la rive droite. Ce tracé comportait deux percées souterraines : l'une à Pagny, l'autre à Foug. Le tracé FOUACHE avait son prolongement propre sur Arnaville, direction qui était désormais écartée, et DEBOUT l'avait lui-même poursuivi le long des côtes de Meuse sur Toul, soit en conservant le passage par Saint-Julien, soit en empruntant la trouée d'Aulnois.

A ces combinaisons JACQUINÉ en ajouta une troisième, consistant à se maintenir dans la vallée de la Meuse sur sa rive gauche jusqu'à Ville-Issey, à traverser la rivière au delà de ce village, puis, coupant l'isthme déprimé et étroit que forme le méandre de Sorcy, à longer le canal de la Marne au Rhin jusqu'au promontoire de Pagny ; à franchir celui-ci par un souterrain légèrement plus long que celui du projet DAUSSE, pour se réunir enfin, entre Pagny et Lay-Saint-Rémy, au tracé venant du moulin de Bovée.

Avant toute discussion, JACQUINÉ estima avec raison utile de se concerter avec le chef du Génie de Toul : leurs conférences eurent lieu de janvier à avril 1845. L'opinion de l'administration de la Guerre était facile à prévoir : il était de la dernière évidence qu'elle rejetterait tous les tracés arrivant à Toul par la plaine de la Woèvre. Ce fut effectivement l'avis du chef du Génie de Toul : la place de Toul, fit-il valoir, n'aura aucune action sur un chemin de fer arrivant à cette forteresse par cette direction ; elle ne lui donnerait aucune espèce de protection ; avant toute démonstration sérieuse sur Toul, l'ennemi, au moyen de quelque parti d'éclaireurs lancés dans la Woèvre, priverait la place de la ressource de la voie ferrée au moment où elle serait le plus précieuse. Le tracé de la vallée de l'Ingrassin pourrait être, au contraire, facilement défendu par les ouvrages de protection, nécessaires d'ailleurs en eux-mêmes pour compléter le système fortifié. Abritée dans ces conditions, il faudrait à l'ennemi déborder la place, en forçant le triangle fortifié de Metz, Toul et Verdun. Enfin, se prononçant sur le tracé même au passage des plateaux, le chef du Génie marqua ses préférences en faveur du tracé passant par Lérouville, Commercy et Pagny, qui, à ses yeux, avait le mérite de rapprocher Verdun de Toul et d'établir, entre Toul et Metz, une communication protégée par la

vallée de la Meuse, dans le cas de l'exécution de la bretelle de Saint-Julien à Arnaville.

Ce point acquis éclairait déjà la situation, en localisant le trajet à faire à partir de la vallée de la Meuse dans cette vallée jusqu'au défilé de l'Ingressin. Des tracés des plateaux, JACQUINÉ n'en retint en définitive que trois, les autres étant manifestement hors de cause : le tracé par Cousances, le tracé par le col de Domrémy-aux-Bois et celui qui empruntait le col de Bovée.

Entre le tracé de Cousances et celui de Bovée, les considérations techniques marquaient peu de différence : dans la vallée de l'Ornain, le second, bien que traversant deux fois la rivière entre Bar et Naix, était cependant d'exécution plus facile que le premier, qui s'appuyait constamment sur le revers du coteau jusqu'à Nançois-le-Petit; dans la vallée de la Barbouze, il était de même plus facile à établir que l'autre tracé dans celle du Malval; mais, dans le passage même de la chaîne, il devenait moins favorable : il nécessitait 1.290 mètres de souterrain au lieu d'un passage à ciel ouvert, ou tout au plus d'un souterrain de 500 mètres; dans la vallée de la Meuse, il commandait un remblai de 5 kilomètres, une tranchée à Troussey de 14 mètres de profondeur, un double passage du canal de la Marne au Rhin, alors qu'aucune difficulté de cette nature ne se rencontrait sur l'autre itinéraire. La différence de dépense n'était donc pas sensible : à peine un million de plus à la charge de Bovée. Le tracé par Cousances était, il est vrai, plus long de quelques 3 km., d'où un accroissement de la charge à imposer à la compagnie exploitante, mais qu'elle compenserait par le péage correspondant, et d'ailleurs utile s'il en résultait une plus grande circulation, comme l'auteur allait le prouver.

Le tracé par Bovée en effet desservirait Ligny, de 3.147 habitants, et Void, chef-lieu de canton de 1.561 habitants; mais passerait à 8 km. de Commercy, de 4761 habitants, chef-lieu d'arrondissement et garnison, et à 25 km. de Saint-Mihiel, siège de cour d'assises, ville de garnison également. Le tracé de Cousances desservirait au contraire Commercy et ne passerait qu'à 10 km. de Saint-Mihiel, qu'à 4 km. de Ligny et qu'à 5 km. de Void. Sur 10 km. de chaque côté de la voie, entre Nançois-le-Petit et Sorcy, on comptait 30.099 habitants par Cousances et 21.178 par Bovée. Le tracé de Cousances passerait à 15 km. plus près de Verdun, Vadonville en étant à 45 km. et Void à 60. Au Midi de Bovée aucune ville comparable :

Gondrecourt n'avait que 1.681 habitants; quant à Neufchâteau et Vaucouleurs, elles ne seraient pas plus éloignées de Pagny que de Void, et Neufchâteau n'avait que 8.000 âmes, alors que Verdun en avait plus de 15.000.

Autre considération : la contrée que le tracé de Bovée favorisait était déjà traversée par le canal de la Marne au Rhin : « S'il convient souvent, écrivait l'ingénieur, de placer les chemins de fer dans le voisinage des canaux, c'est quand on trouve le long des canaux la population la plus nombreuse, et non quand il existe à une certaine distance du canal une population plus importante qui n'a ni canal, ni chemin de fer ». Les forges de la région : Naix, Tréveray, Abainville, Dammarie, étaient sans doute plus voisines du tracé de Bovée; mais elles avaient besoin surtout d'un transport économique, que le canal leur procurerait, et elles ne donneraient de voyageurs que proportionnellement à leurs populations, dont il avait été tenu compte dans le calcul précédent.

Enfin la loi de 1844 avait réservé la possibilité de construire la bretelle d'Arnaville, dans le cas où le prolongement du chemin de fer jusqu'à Sarrebrück serait décidé : ce serait en ôter les moyens que de passer par Void. Le tracé par Cousances serait également plus favorable au rayonnement des lignes secondaires sur Verdun, Sedan et Mézières : JACQUINÉ accorda donc la préférence au tracé de Cousances.

Quant au tracé de Ménil-la-Horgne, il avait à ses yeux tous les désavantages du tracé de Bovée sur celui de Cousances pour les populations desservies, la possibilité de l'embranchement de Metz et le rayonnement des voies secondaires; de plus, il ne passait pas par Ligny; il ne desservait aucune ville entre Bar et Toul; il était, il est vrai, plus court de près de 7 km. que le tracé de Cousances : mais ce raccourcissement était trop chèrement acheté par les inconvénients précédents; il n'était pas au surplus notablement plus économique malgré sa moindre longueur : JACQUINÉ l'écarta.

JACQUINÉ concluait donc à l'adoption du tracé de Cousances, amélioré par l'admission du rapport de 8/1.000 pour les déclivités. Il en décrivait comme suit les nouvelles caractéristiques. « On pourrait, avec une rampe de 0,008, diminuer à la fois la profondeur de la tranchée de Loxéville et la hauteur de la plupart des remblais; mais il convient de placer à la station de Nançois-le-Petit le dépôt de machines destiné aux locomotives de renfort, et, par conséquent, le pied de la rampe de 0,008. Or, en partant de la route départementale N° 1,

à la cote 188 mètres, qui est une cote convenable pour la station de cette ville, avec une rampe de 0,0035, interrompue seulement par une rampe de 0,003 sur 127 mètres en ligne droite, à la station de Longeville, on arrive à 500 mètres avant l'embranchement du chemin de Nançois-le-Petit à Salmagne avec l'ancienne voie romaine, à la cote 226,88, c'est-à-dire à 24 m. 17 plus bas que l'avant-projet n'arrive à la station de Nançois, et l'on peut encore, avec la rampe de 0,008 à partir de ce point, arriver au col de Loxéville à la même hauteur que cet avant-projet. On ne diminue pas ainsi la profondeur de la tranchée de Loxéville; mais on diminue considérablement les hauteurs de tous les remblais dans les vallées de l'Ornain et du Malval; on place la station de Nançois dans une position bien plus favorable et d'un accès bien plus facile près du chemin de Nançois à Guerpont, dans une ligne droite tangente à une courbe de 800 mètres de rayon, remplaçant celle de 600 mètres de l'avant-projet; on diminue de plus de 600 mètres le développement de l'avant-projet entre Bar et Nançois-le-Petit, en évitant les sinuosités auxquelles donne lieu la position élevée résultant de la rampe de 0 m. 006. Du côté de la Meuse, il convient de placer le dépôt des machines de renfort, le pied de la rampe de 0,008 et la station de Saint-Mihiel, qui ne sera ainsi éloignée que de 10 km. de cette ville, sur le monticule que franchit la route royale N° 64 de Neufchâteau à Mézières, à la sortie de Vadonville et à gauche de cette route, qu'on traverserait à niveau contre la station. On peut ainsi établir cette station à la cote 239, traverser immédiatement le ruisseau du Girouet, s'élever en se développant constamment sur le revers exposé au sud de la vallée de Cousances, qui n'est coupée que par un seul affluent près du faite, et arriver ainsi au col de Cousances proprement dit, à la cote 304,20, c'est-à-dire 21 m. 19 seulement au-dessous du niveau du sol, en évitant le souterrain de 616 mètres et la plupart des remblais élevés. On évite complètement aussi les deux tranchées de 16 et de 19 mètres près de Vadonville ». (15 mai 1845).

On a traité avec quelque détail ces importantes études qui apportaient non sans hardiesse une solution à un des problèmes les plus difficiles de la technique ferroviaire de l'époque : le passage du dos d'âne de Loxéville était proposé par une contre-pente inclinée d'un côté comme de l'autre à 8/1.000 sur, ici comme là, tout près de 10 km. Sans doute

avait-on déjà admis dès rampes de 8/1.000, mais jamais sur des étendues aussi longues, et jamais, comme c'était le cas du côté de l'Ornain, en prolongement d'une série de rampes de 3 à 5/1.000 débutant près de 15 km. en aval, pour ne pas parler de la rampe continue à laquelle elles succédaient elles-mêmes à Bar-le-Duc. En définitive, le chemin de fer, à partir de cette station, gravissait une côte ininterrompue de 25 km. de longueur en s'élevant de 123 mètres, soit avec une inclinaison moyenne de 5/1.000, mais en réalité suivant deux rythmes différents : d'abord, pendant 15 km., à 3/1.000, ensuite pendant 10 km. à 8/1.000. L'exploitation de cette section ne pouvait être envisagée sans l'emploi de machines de renfort. La contre-pente de Loxéville, qui sera adoptée par le Conseil général des Ponts et chaussées, imposait donc une grosse sujétion à l'exploitation : le progrès intervenu depuis 80 ans dans la science des chemins de fer, accroissant avec la vitesse et la puissance des locomotives le poids du matériel, n'a pas fait disparaître cette astreinte, et, si pour les trains de voyageurs on n'utilise plus de machine de renfort, elle limite encore très notablement leur charge et leur vitesse. Quant aux trains de marchandises, leur traction nécessite encore aujourd'hui les renforts prévus en 1845.

CHAPITRE III

LE TRACÉ DE LA PREMIÈRE SECTION ET LES ÉTABLISSEMENTS DU CHEMIN DE FER DANS PARIS

Dans la première partie de son parcours, la dernière dont on s'occupe ici, le tracé du chemin de fer le long de la vallée de la Marne dépendait du choix de la position de son terminus, de son « embarcadère », dans Paris. On a déjà vu comment, avec les orientations diverses de son itinéraire général, avaient, lors des premières études, varié également les emplacements affectés à cet embarcadère : d'abord la barrière de la Gare, ensuite l'enclos Saint-Lazare. A ces deux emplacements avaient correspondu, ici le tracé de la vallée même de la Marne sauf à en couper les promontoires, là un tracé établi par les hauteurs de la rive droite du bassin où s'étend Paris.

Depuis cette époque la situation était restée la même. Sur les hauteurs de la rive droite les tracés étaient au nombre de deux : celui de l'ingénieur en chef DAUSSE, conduit par le col de Villemomble ; celui de l'ingénieur en chef MARINET, par Claye et le Nord de la forêt de Bondy. Les projets de ces deux ingénieurs ayant été dressés dans l'hypothèse qu'une communauté serait établie entre les lignes du Nord et de l'Est, il suffit à l'ingénieur en chef DE SERMET de faire les recherches nécessaires pour leur affecter une entrée particulière dans Paris, suivant l'indication donnée par les dernières délibérations parlementaires. Ce travail fut effectué par l'ingénieur LÉVEILLÉ et remis dans les premiers mois de 1845 (1). L'emplacement choisi fut facilement trouvé, comme l'avait suggéré MARINET (2), dans les terrains compris entre les rues du faubourg Saint-Denis, du faubourg Saint-Martin, du marché aux Fourrages et Neuve de Chabrol (3). Le chemin de fer entrait

(1) 1316. — (2) Cf. page 40. — (3) dans 285 bis excellente carte présentant l'ensemble des embarcadères projetés.

dans Paris par la barrière des Vertus et, se redressant en direction du Sud, passait entre les communes de la Villette à l'Est et de la Chapelle à l'Ouest (fig. 22). Mais cette disposition allait à l'encontre du vœu que le Conseil municipal de Paris avait émis au cours des enquêtes du printemps précédent, sur l'intérêt de placer l'embarcadère du chemin de fer dans le VIII^e arrondissement : le ministre avait en conséquence prescrit l'étude d'un tracé donnant satisfaction à ce vœu. Ce projet, dressé dans les derniers mois de 1844, fut déposé le 24 février 1845 par l'ingénieur en chef DE SERMER (1) : l'emplacement choisi pour l'embarcadère se trouvait inscrit dans l'encoi-

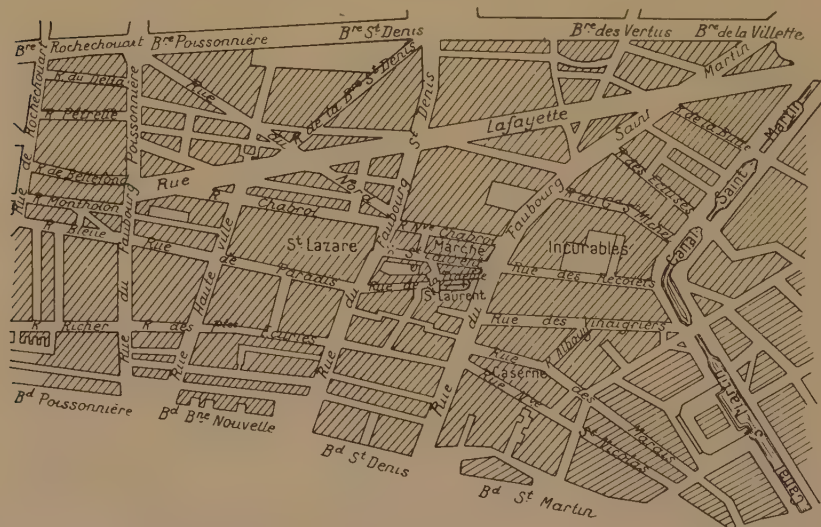


Fig. 22. — Le V^e arrondissement de Paris en 1844.

gnure du marché LENOIR, sur la rue du faubourg Saint-Antoine (fig. 23).

Ces trois tracés étaient techniquement à peu près équivalents : le premier, par Claye, avait 39.940 mètres (2) et représentait une dépense de 12.240.000 francs; le second, par Lagny avait 38.940 mètres (2) et représentait une dépense de 12.380.000 francs; le troisième, par Vincennes, avait 38.100 mètres (2) et représentait une dépense de 11.500.000 francs.

En effet, si le second tracé était plus court que le premier, le rapport du développement des courbes à celui des alignements droits y était de 0,58 au lieu de 0,15 et son redressement, facile d'ailleurs, déterminerait un allongement de parcours;

(1) 1315 — (2) Jusqu'à la limite des communes d'Isles et de Villenoy.

de même ce tracé offrait un plus grand nombre de contre-pentes, quoi qu'il s'élevât à la même hauteur que le tracé par Claye, et les rampes y atteignaient 5/1.000 au lieu de 3/1.000; mais ce défaut tenait, comme le précédent, au fait qu'on y avait suivi plus strictement les sinuosités du sol, inconvénient auquel l'ingénieur estimait facile de remédier. Pour apprécier leur valeur relative, SERMET se fondait donc sur leur fréquen-



Fig. 23.
Le VIII^e arrondissement
de Paris en 1844.

tation probable : à cet égard, le tracé de Lagny apparaissait nettement supérieur. En partant de l'hypothèse que l'utilité du chemin de fer s'étendrait, de chaque côté de son axe, à tous les points pour lesquels la distance à parcourir sur la voie ferrée serait le double de la distance à parcourir pour s'y rendre, l'ingénieur avait trouvé 20.000 habitants au profit du tracé par Claye et 27.000 en faveur du tracé par Lagny : ce fait tenait à ce qu'au point de vue économique, le tracé

de Claye traversait des terrains de grande culture aux habitations clairsemées, tandis que le tracé de Lagny, au contraire, était appelé à drainer un pays de petite culture et de nombreuses industries. Enfin, dernière considération : les communes desservies par le tracé de Claye avaient déjà le bénéfice du canal de l'Ourcq.

Le tracé du faubourg Saint-Antoine était plus court encore que le tracé de Lagny, et d'ailleurs, la proportion entre le développement des courbes et celui des alignements droits n'y était que de 0,27; les déclivités n'y dépassaient pas 3/1.000; les terrassements n'y étaient pas plus considérables; la dépense à la charge de l'Etat y était moindre; enfin il satisfaisait au vœu du Conseil municipal de Paris : il paraissait donc le mieux placé. Mais les arguments avancés par l'assemblée étaient-ils valables? L'ingénieur en doutait fortement. Il montrait que placer l'embarcadère de la ligne de Strasbourg dans le quartier du faubourg Saint-Antoine, c'était le mettre volontairement à l'écart « des intérêts généraux du grand commerce d'entrepôt et d'échange des produits du Nord, de l'Est et de l'Ouest », qui se trouvaient concentré à la Villette à l'entrepôt des Marais et dans le quartier du faubourg Saint-Martin. La gare du marché Lenoir était donc contraire « aux intérêts de toute la ligne de Strasbourg qui réclamait pour ses voyageurs et ses marchandises le point d'arrivée à Paris le plus central et le plus rapproché possible de ses relations commerciales et personnelles » : elle était contraire surtout aux intérêts du transit des marchandises dirigées du Nord et de l'Ouest vers l'Est et réciproquement, la longueur du trajet entre Meaux et la gare des marchandises des chemins de fer du Nord et du Havre étant augmentée par le tracé du Sud de près de 8 km.; elle était « enfin contraire, terminait l'ingénieur, aux intérêts de la majorité des habitants de la capitale elle-même, les deux tiers de la population de Paris et de la banlieue intérieure à l'enceinte fortifiée étant plus rapprochés de la gare projetée du faubourg Saint-Martin que de celle du faubourg Saint-Antoine ».

On se battit autour de la question. On pense quelles influences puissantes les intérêts mis en cause, soit particuliers, soit municipaux, soit locaux, suscitèrent pour la défense de l'un ou de l'autre tracé : les critiques les plus contradictoires s'attachent à ruiner les plans des ingénieurs; des évaluations contestées, des points de vue nouveaux sont mis en valeur; chacun produit des statistiques; chacun s'attache à attirer

à soi la gare future où il voit la source de profits ultérieurs, de plus-values de terrains ou d'un embellissement de quartier.

La question vint en avril 1845 devant le Conseil général des Ponts et chaussées (1). La commission du conseil manifesta des vues entièrement conformes à celles de l'ingénieur. Elle ajouta même à son argumentation un motif nouveau : « Le but principal qui a dicté la demande du Conseil municipal de Paris », écrivait-elle, « à savoir de combattre le déplacement de la population de Paris, laquelle tend à se porter vers le Nord et l'Ouest de la ville, ne serait pas probablement atteint à cause des habitudes du commerce »...; d'ailleurs les désirs du Conseil municipal devaient se trouver en partie satisfaits par la décision relative à la gare du chemin de fer de Paris à Lyon.

Suivant l'avis du Conseil général des Ponts et chaussées, le ministre décida par un arrêté du 24 avril, que le chemin de fer de Strasbourg aurait un embarcadère spécial, et que cet embarcadère serait établi dans le faubourg Saint-Martin et affronterait à la rue Neuve de Chabrol.

Les intérêts opposés ne se considérèrent pas comme battus. Au tracé de l'administratoir, ils opposèrent un autre tracé et, comme le parlement était saisi du projet qui allait aboutir le 19 juillet 1845 à la loi approbative du cahier des charges de la concession de la ligne de la frontière d'Allemagne, ils portèrent leur projet devant la commission de la Chambre des députés. Ce projet, soulevé d'ailleurs au cours des enquêtes et déjà écarté, avait en vue de rapprocher, et de l'entrepôt des Marais et des établissements de la Villette, le terminus de la ligne. Son embarcadère était établi sur les terrains bordant le quai de Jemmapes. Renvoyé au gouvernement le 24 mai, le ministre en prescrivit l'étude rapide, que SERMET put déposer le 1^{er} juin (2). La gare était placée sur l'emplacement des usines de l'impasse Saint-Sabin, à 6 mètres au-dessus du niveau des rues voisines : sa façade sur le quai Jemmapes était réunie au boulevard Beaumarchais par une rue de 25 mètres de largeur passant sur le canal, les quais et la rue Amelot; les rues de la Roquette, Basfroi, de Charonne et des Boulets étaient franchies sur des viaducs (à cet effet la rue des Boulets était abaissée); la gare des marchandises et les ateliers étaient réunis hors barrière sur la commune de Charonne. Une rampe à 3,5/1.000 conduisait, presque partout en tranchée, le chemin jusqu'au contrefort de Fontenay, qu'il traversait

(1) 1321. — (2) 1317.

par une percée de 1.000 mètres de longueur, en ligne courbe et à travers des terrains défavorables. Du souterrain une pente à 6/1.000 sur près de 4 km. permettait de regagner le niveau de la vallée. D'un coût notablement plus élevé que les tracés concurrents (15.892.000 francs), offrant techniquement des dispositions beaucoup moins heureuses, il présentait tous les inconvénients du tracé du faubourg Saint-Antoine, sans gagner aucun des avantages d'ordre commercial et économique du tracé du marché Saint-Laurent. Sur le rapport de l'inspecteur général KERMAINGANT, le Conseil général des Ponts et chaussées le rejeta par un avis du 23 juin 1845. La commission de la Chambre des députés, au cours d'une discussion méticuleuse de la question, s'était d'ailleurs refusée à l'admettre : l'assemblée la suivit.

La décision ministérielle du 24 avril fut donc appliquée : l'ingénieur en chef DE SERMET produisit le projet définitif de l'embarcadère le 15 octobre 1845, et l'enquête administrative sur le projet définitif fut ouverte du 7 au 15 novembre. Avec cette nouvelle enquête la discussion se localisait : il s'agissait maintenant de savoir si l'emplacement projeté à l'alignement de la rue Neuve de Chabrol était bien le mieux approprié et quelles objections il soulèverait de la part des habitants du quartier. On pouvait estimer à priori qu'il n'en susciterait aucune ou de minimes. Ce fut tout le contraire qui se produisit et une véritable querelle de quartier s'éleva à propos du projet de l'administration (1). On va entendre l'attaque et la défense : l'attaque fut constituée par un mémoire rédigé par certains propriétaires des rues du faubourg Saint-Martin et du faubourg Saint-Denis, ceux qui habitaient au-dessus de l'embarcadère futur : ils s'étaient réunis le lendemain de la clôture de l'enquête, 16 novembre, dans la salle Chabrol, en vue de préciser leur position.

A leur sens, le projet compromettait à la fois les intérêts de l'Etat, ceux de la ville de Paris et ceux des propriétaires du quartier. L'édifice prévu ne présentait aucun caractère monumental et offrait par ailleurs les plus graves inconvénients. Le parlement avait exprimé le vœu que la future gare fût placée sur une grande voie de communication et la rue choisie, la rue Neuve de Chabrol, se trouvait être sans dégagement, sans largeur, et le voisinage du marché semblait indiquer que l'on avait voulu accumuler à plaisir les embarras.

Au contraire, ouvrant soit sur la rue Lafayette, soit sur un

(1) 623, 625, 626, 627, 210.

des faubourgs qui forment avec cette rue un quadrilatère, la gare se serait présentée dans des conditions autrement satisfaisantes et il en serait résulté une économie de plusieurs millions. Pour l'Etat, économie de la distance de 400 mètres au moins vers l'intérieur de la ville, comprenant le prix d'achat de 8.000 mètres carrés, les frais de terrassement, les deux tunnels sous les rues de Lafayette et des Abattoirs; économie de la destruction de deux propriétés publiques : le marché aux fourrages rue Lafayette, l'établissement central des frères de la Doctrine chrétienne rue du faubourg Saint-Martin, sans compter la différence de valeur entre les terrains situés derrière la rue Neuve de Chabrol et les terrains situés derrière la rue Lafayette.

Pour la Ville, ce serait éviter le déplacement du marché aux fourrages et le percement de nouvelles artères nécessaires certainement, si l'on maintenait la gare au niveau de la rue Neuve de Chabrol.

Enfin les propriétaires de la partie supérieure de la rue du faubourg Saint-Martin avaient fait des sacrifices importants — le mémoire dit : énormes — pour embellir leur rue : « trottoirs aussi larges que ceux des boulevards, de la porte Saint-Martin à la Villette, de chaque côté, sur une longueur de 4 km. »; travaux de terrassements en face l'Eglise Saint-Laurent, pour faciliter l'accès de la partie supérieure de la rue; pavement et relèvement de la chaussée dans toute sa longueur; plantations d'arbres de la rue des Récollets jusqu'à la barrière, sans compter trente urinoirs en fonte et huit fontaines monumentales commandées pour 1846. Si l'emplacement de la gare demeurait fixé au niveau de la rue Neuve de Chabrol, il fallait envisager une moins-value de toute la partie supérieure de la rue, puisque la circulation des voyageurs et des voitures cesserait presque complètement à la hauteur de l'embarcadère. On faisait ressortir en dernier lieu l'intérêt de la sécurité publique; elle y était engagée à un triple point de vue : 1^o parce que la rue Neuve de Chabrol ne paraissait pas pouvoir être élargie; 2^o parce que cette rue débouchait au point le plus escarpé et le plus dangereux du faubourg Saint-Denis; 3^o parce que, déjà à l'époque, à certaines heures, les deux grandes voies publiques de ce quartier étaient tellement encombrées par les voitures, que celles-ci étaient obligées de prendre la file et d'aller au pas. On pouvait se demander, dans ces conditions, ce qu'il en adviendrait quand la circulation aurait triplé et quadruplé par l'établissement d'un « embarcadère ».

La réplique fut donnée par les propriétaires des parties inférieures des faubourgs Saint-Martin et Saint-Denis : ceux-ci désiraient vivement au contraire que la gare fût maintenue rue Neuve de Chabrol.

Ils rappelèrent que, lors de l'adoption de la proposition ministérielle relative aux grandes voies de communication (en 1842), l'administration avait étudié immédiatement les emplacements possibles des gares dans Paris, et que deux projets avaient été envisagés pour la ligne de Strasbourg : l'un qui plaçait la gare au faubourg Saint-Antoine, l'autre qui la fixait faubourg Saint-Martin.

Depuis cette époque, poursuivait le mémoire, de puissantes influences s'étaient agitées de part et d'autre ; l'autorité était restée longtemps indécise, car l'intérêt général ne pouvait pas être compromis par l'adoption d'aucune des solutions proposées. Seules des considérations d'ordre inférieur pouvaient entraîner l'adoption d'un des projets. Dans l'obligation où l'on était de donner satisfaction à certains intérêts privés aux dépens de certains autres, on n'avait pu faire autrement que d'appeler à la barre leurs défenseurs respectifs : on avait donc admis à la discussion les représentants des ^v^e et ^{viii}^e arrondissements. Or, entre ces deux arrondissements, la partien'était pas égale : le ^v^e était le plus pauvre et le ^{viii}^e se trouvait déjà nanti d'une gare : l'embarcadère de la ligne de Lyon. L'intention bien arrêtée de l'administration avait donc été de faire profiter le ^v^e arrondissement des bénéfices du terminus d'un grand chemin de fer : il en résultait que tout projet qui tendrait à supprimer ces bénéfices à cet arrondissement irait à l'encontre du but qu'on s'était proposé d'atteindre.

Or, c'était précisément à l'encontre de ce but qu'allait le projet d'établir l' « embarcadère » de Strasbourg le long de la rue Lafayette. Cette rue avait été en effet ouverte par ordonnance royale du 27 novembre 1822 pour mettre la commune de la Villette et les parties supérieures des faubourgs Saint-Martin et Saint-Denis en communication avec le quartier de la chaussée d'Antin. Elle se trouvait donc tracée dans une orientation oblique, coupant à angle aigu les terrains vagues situés entre le faubourg Saint-Martin et le faubourg Poissonnière. La construction d'un embarcadère sur son alignement déterminerait l'établissement du courant de la circulation par la rue Lafayette vers les grands Boulevards, au détriment de la ligne verticale du faubourg Saint-Denis et au profit du

faubourg Poissonnière ou de la rue d'Hauteville : rues qui appartenaient au III^e arrondissement, déjà doté d'une gare, celle du Nord. Au contraire, l'emplacement de la rue Neuve de Chabrol favoriserait utilement la partie inférieure de la rue du faubourg Saint-Denis, sans préjudicier aux intérêts légitimes des autres quartiers de la capitale.

Cette question une fois tranchée, le mémoire envisageait les aménagements à faire subir aux voies d'accès desservant le futur embarcadère. Il faisait ressortir en premier lieu que pour la rue Neuve de Chabrol, dans le projet soumis à l'enquête, tous les numéros pairs devaient subir un reculement de quelques mètres, ce qui allait donner à la voie publique une largeur égale à celle de la rue Lafayette et à celle de la rue Saint-Lazare. Quant aux autres débouchés, un projet établi séparément par un ingénieur civil, PHILIPPON, marquait les mesures principales que l'on pouvait envisager :

1^o Percer une rue de grande communication à partir de la rue Neuve de Chabrol et obliquement à la rue du faubourg Saint-Martin dans la direction de la rue de la Douane, près du Château d'Eau et du boulevard du Temple. Cette voie (l'actuel boulevard Magenta), prolongeant le boulevard sans dévier sensiblement, unirait directement la gare de l'Est à celles de Lyon et d'Orléans;

2^o Exécuter le prolongement, depuis longtemps discuté, de la rue Neuve de la Fidélité à travers les terrains à peu près vacants qui la séparent de la rue Neuve de Chabrol, afin de la faire communiquer avec l'embarcadère d'une part, et, d'autre part, à travers les constructions qui bordent la rue Neuve Saint-Jean, le passage Brady et le passage de l'Industrie, pour la faire déboucher sur le boulevard.

Le mémoire discutait enfin le dommage causé aux parties supérieures des rues des faubourgs Saint-Martin et Saint-Denis. Il faisait remarquer qu'il y avait préjudice réel pour les rues excentriques dans tous les cas où elles ne faisaient l'objet que du trafic au long cours, trafic appelé à être entièrement absorbé par le chemin de fer; mais, dans le cas dont on discutait, les deux voies, aboutissant l'une à la Chapelle, l'autre à la Villette, les deux grands entrepôts du commerce parisien bénéficieraient au contraire de tout le trafic provenant de la « gare de Strasbourg » et se rendant aux entrepôts.

A ces considérations, l'administration en ajouta d'autres qui — à son avis — déterminaient l'emplacement de la gare rue Neuve de Chabrol. Ces considérations furent exposées en

détail devant la commission spéciale du Conseil municipal qui, fidèle au principe de l'assemblée d'attirer la population dans les quartiers déserts et de convertir les terrains en constructions, penchait pour l'emplacement de la rue Lafayette.

L'ingénieur du gouvernement fit remarquer que la rue Neuve de Chabrol qui courait entre la prison Saint-Lazare et l'hospice des Incurables se trouvait à la base de l'escarpement du grand plateau qui s'étend jusqu'aux barrières de la Chapelle et de la Villette, et la pente qu'il fallait suivre pour y arriver était assez faible pour qu'on pût la regarder comme placée sur le même niveau que les parties inférieures des deux faubourgs. Les quartiers appelés à alimenter le plus le transit du chemin de Strasbourg étant celui du Sentier, pour les arrivages des produits fabriqués de l'Alsace, et celui de la rue Saint-Martin, pour les expéditions des articles de Paris à destination de l'Allemagne — on pouvait estimer que la circulation s'établirait presque exclusivement par les rues du faubourg Saint-Martin et du faubourg Saint-Denis : et dès lors, il était d'un grand intérêt de faciliter autant que possible l'accès de l'« embarcadère » par chacune de ces deux rues. L'emplacement rue Neuve de Chabrol atteignait parfaitement à ce but.

D'autre part, l'administration avait à répondre à une autre objection avancée à l'encontre de l'emplacement de la rue Lafayette. On avait critiqué la tranchée assez profonde qu'il était nécessaire de pratiquer dans le plateau pour loger la gare au niveau de la rue Neuve de Chabrol ; mais il se trouvait précisément qu'en considérant la configuration du sol au delà du mur d'enceinte, le choix de cet emplacement évitait de nombreux inconvénients et entraînait au contraire de notables économies. Si le chemin de fer était établi au niveau supérieur du plateau, il fallait prévoir l'exhaussement du mur d'enceinte et de la chaussée du boulevard extérieur au-dessus de la voie. D'autre part, la plaine des Vertus, entre les communes de la Chapelle et de la Villette, étant beaucoup plus basse que le plateau, le chemin de fer n'aurait pu traverser cette plaine que par une chaussée élevée de plusieurs mètres.

Tous ces inconvénients n'existaient pas dans le projet de l'administration : le chemin de fer, s'engageant tout d'abord dans une tranchée, sortait de Paris par un tunnel sous le mur d'enceinte et la chaussée du boulevard extérieur, et débouchait dans la plaine des Vertus sur un plan à peu près au niveau du sol.

L'emplacement sur le point culminant du plateau aurait eu un autre inconvénient : l'aqueduc de ceinture qui oblique

vers le faubourg Saint-Denis n'aurait pu être franchi ni en dessous ni en dessus; la gare aurait dû être rejetée au delà de l'aqueduc et rapprochée de la rue du faubourg Saint-Denis. Or, le chemin de fer, devant prendre la direction du Nord-Est dans la plaine des Vertus, aurait dû, après avoir franchi les fortifications, décrire une courbe d'un très petit rayon, disposition dangereuse à l'entrée d'une gare. L'« embarcadère » étant rejeté du côté de la rue du faubourg Saint-Denis, la gare des marchandises serait installée au cœur de la commune de la Chapelle, au grand détriment de la commune de la Villette à laquelle le canal Saint-Martin conférait une importance commerciale que l'on pouvait augurer de jour en jour croissante. Au contraire, le projet du gouvernement faisait passer le chemin de fer à égale distance des communes de la Chapelle et de la Villette qui étaient appelées à profiter également des avantages de la gare des marchandises. Enfin, à l'intérieur d'une ville, il convenait hautement que le chemin de fer n'interceptât pas les communications assurées transversalement aux voies : si le chemin de fer avait été prévu à leur niveau, il eût été de toute nécessité d'exhausser les rues, ce qui eût entraîné à des frais considérables. La solution de la rue Neuve de Chabrol les évitait : les rues coupées par la tranchée du chemin de fer seraient sans difficulté raccordées par des ponts jetés au niveau de la chaussée par dessus les voies.

Des modifications heureuses avaient du reste été apportées au premier projet pour faciliter les accès de la gare : élargissement à 20 mètres de la rue Neuve de Chabrol; percement d'une communication entre la place de la Fidélité et la rue Neuve de Chabrol à travers les jardins de la maison royale de Santé; transformation d'une partie de l'établissement occupé par les frères de la Doctrine chrétienne en une vaste place sur laquelle on prévoyait l'ouverture d'une rue parallèle à l'un des grands côtés de l'« embarcadère ».

La commission du Conseil municipal se rallia à ces considérations et c'est ce projet qui fut soumis au début de 1846 à la commission chargée de l'instruction de l'enquête. Il en reçut l'adhésion.

Sur le reste du parcours du chemin de fer dans la première section, c'est-à-dire jusqu'à l'aval du souterrain d'Armentières, on eut encore à discuter du passage de la ligne à Meaux. Suivant le projet MARINET, Meaux était desservie par un embranchement. Cet ingénieur franchissait la Marne à 1.700 mètres du pont de Meaux, coupait l'isthme de Cornillon

et gagnait Trilport par la rive gauche; il évitait ainsi la traversée de la ville et le double passage du canal de l'Ourcq avant Trilport. Meaux s'était — on s'en souvient (1) — élevée contre ce tracé, et l'importance de ses intérêts justifiait en effet un dispositif plus favorable. L'ingénieur en chef DE SERMET avait donc étudié une nouvelle combinaison.

Il avait conduit le chemin de fer le long de la Marne à partir de Villenoy : pénétrant dans la ville près de la place Lafayette, le nouveau tracé traversait les jardins qui bordent cette place, passait sur la rue Saint-Remy et, enveloppant la ville par le Nord, gagnait, par le cours Pinteville, le faubourg Saint-Faron pour se diriger en droite ligne sur Trilport. Ce tracé était légèrement plus court que celui de l'ingénieur en chef MARINET et était évalué à 350.000 francs de plus. On pouvait éviter encore plus largement la ville et le faubourg Saint-Faron en occupant l'emplacement même de la route royale N° 3, puis celui de la route départementale N° 5, pour s'enfoncer dans le vallon dont Meaux occupe l'entrée. On se rabattait par une courbe de 500 mètres derrière les dernières maisons du faubourg Saint-Faron pour se diriger, toujours en courbe, vers le Sud-Est et couper le canal de l'Ourcq à quelques 70 mètres au Nord de la route royale.

Ce tracé était au jugement de SERMET par trop contourné : le Conseil général des Ponts et chaussées lui préféra, comme l'ingénieur, le premier tracé, qui lui parut avec raison la solution la plus adéquate du problème (17 avril 1845).

Toutes les questions de principe intéressant la première section se trouvaient résolues : les ingénieurs avaient désormais l'œuvre en main. C'était à eux seuls sous le contrôle de l'administration supérieure qu'allait appartenir l'avenir dans la mesure où on leur en fournirait les moyens financiers.

On a, en traitant de la deuxième section, donné les dépenses faites par l'Etat au cours des années 1844 et 1845 sur cette section (2). Pour ces deux mêmes exercices, la dépense totale afférente à la ligne de Paris à Hommarting s'était élevée, d'après le compte définitif des dépenses du ministère des Travaux publics à 1.256.851 fr. 56, dont 95.561 fr. 84 imputables à l'exercice 1844 et 1.161.289 fr. 72 imputables à l'exercice 1845.

Il en résulte qu'au 31 décembre 1845 on avait dépensé, entre Paris et Strasbourg, 7.366.760 fr. 82 dont 6.109.909 fr. 26 entre Hommarting et Strasbourg et 1.256.851 fr. 56 entre Paris et Hommarting.

(1) Cf. page 125. — (2) Cf. page 194.

TITRE VI

LA LOI DE CONCESSION (1845)

Les développements qui ont précédé ont montré, à la fin de l'année 1845, l'Etat déjà fort engagé dans l'entreprise du chemin de fer : non seulement il en a classé la direction générale, mais il en a même déjà fixé en grande partie l'itinéraire de détail ; les points les plus importants du tracé se trouvent hors de discussion ou prêt de l'être et les travaux ont été entrepris sérieusement. Par contre, rien n'a été décidé quant à la forme dans laquelle le railway sera exploité. Pourtant cette mesure est urgente, car les travaux votés ne constituent, en réalité, qu'une partie seulement des établissements à fonder : ni tout ce qui concerne la superstructure — pose des rails et outillage de la voie — ni tout ce qui se rapporte au matériel roulant, au personnel, aux tarifs, en un mot à l'exploitation proprement dite, n'a été prévu. On ne pouvait demeurer dans cette situation d'attente. Il fallait décider qui, ou l'Etat lui-même ou l'initiative privée, devait exécuter le service du transport. Une voix unanime réclamait cette décision au gouvernement.

Lors de la discussion de l'adresse notamment, à la séance de la Chambre des pairs du 18 janvier 1845, le baron DE BOURGOING, dans un discours très remarqué, avait montré l'urgence qu'il y avait au point de vue international d'en terminer avec le chemin de fer de Strasbourg (1) :

« J'appellerai, avait-il dit, l'attention de la Chambre et du pays sur les lignes les plus spécialement destinées à gagner celles de nos frontières qui pourraient être menacées dans le cas très éloigné, très improbable même, mais très possible d'une guerre...

« Les gouvernements de la Confédération germanique ont assurément, comme le nôtre, les dispositions les plus paci-

fiques et les plus amicales. Cependant, la construction de leurs chemins de fer est activement poussée en vue de ces éventualités, tout éloignées qu'elles puissent paraître.

« Les écrivains militaires allemands se livrent sans relâche à l'examen de cette question et ont sans cesse réclamé la jonction du réseau très considérable déjà terminé en Prusse avec celui de la Belgique qui, depuis deux ans, s'étend dans les provinces rhénanes prussiennes. Notre histoire militaire de tous les siècles nous prouve que c'est dans ces contrées que se sont toujours décidées pour la France et pour l'Europe les questions les plus graves. Aussi avons-nous pensé, de même que la Confédération germanique, qu'il était d'une importance vitale de ne point se laisser devancer par les prolongements respectifs des lignes de rapide communication qui pénétreraient jusqu'au centre de ces régions...

« La Prusse y arrivera avant deux ans, car il ne reste plus à terminer que la fraction d'une ligne de fer de quarante lieues environ de Cologne à Hanovre. Nous sommes à cet égard à peu près au même point que cette puissance, car, si je suis bien informé, notre ligne de Paris à Valenciennes pourra être en activité d'ici à dix-huit mois. Toutefois, Messieurs, même alors que nous aurons obtenu ce résultat, nous serons encore vis-à-vis de l'Allemagne dans une infériorité évidente et palpable.

« L'Allemagne confédérée pénétrera par ses lignes de fer en arrière de notre flanc gauche et pourra prendre à revers Strasbourg et la ligne des Vosges. Le chemin de fer de Paris à Strasbourg et son embranchement sur Metz doivent donc être considérés presque à l'égal de celui de Paris à Valenciennes, comme importance pour la défense de notre territoire.

« Ces deux lignes sont également intéressantes sous le rapport, je ne dirai pas stratégique, parce qu'en ma qualité d'agent diplomatique, d'organe de paix et de conciliation, je désire éviter le grand mot de stratégie en pleine paix; mais sous le rapport politique, si l'on veut, mot de si vaste acception qu'il ne peut avoir rien de choquant pour personne. Du reste, Messieurs, peu importe l'expression si je me fais comprendre, et si j'établis en vous la conviction qu'il est indispensable d'imprimer un nouveau surcroît d'activité aux travaux entrepris de Paris à Strasbourg avec embranchement sur Metz... »

Parlant de la jonction prochaine du réseau prusso-saxon

et du réseau autrichien, par la suppression de la lacune Prague-Dresde, le baron DE BOURGOING ajoute :

« Ce seront d'importants résultats de commerce et de transit; mais je ne m'occupe ici que de la question militaire, et, sous ce rapport, la jonction du réseau prusso-saxon au réseau prusso-belge a seule une importance actuelle. Je signalerai donc au gouvernement ce fait digne de son attention... Il m'a paru nécessaire que le pays fût du moins instruit en temps utile du désavantage qui le menace... Il m'a



Fig. 24.

Schéma du réseau des Chemins de fer en Allemagne en 1845.

suffi de présenter à la Chambre ces considérations sur l'utilité militaire et défensive et, par conséquent, sur l'urgence exceptionnelle du chemin de fer de Strasbourg et de Metz.»

A ces représentations d'ordre international se joignent les sollicitations des localités dont les représentants, en particulier ceux de l'Est, pressent le ministre des Travaux publics. Les deux compagnies issues de la campagne financière de 1844, l'ancienne compagnie MOLÉ, qu'on nommera désormais compagnie GANNERON, et la compagnie HAINGUERLOT, dite compagnie de l'Est, s'agitent autour du cahier des charges en préparation et hâtent de toutes leurs forces le dépôt du projet

de loi afin d'avancer la date d'une adjudication qu'elles ne peuvent, crainte de voir s'effriter leur crédit et se disperser leurs capitaux, attendre trop longtemps. Le gouvernement ne peut qu'être favorable à un dépôt rapide du projet de loi; mais le ministre poursuit ses négociations avec Metz et les compagnies pour incorporer le prolongement de Sarrebrück dans la concession.

Le dépôt du projet de loi en fut retardé jusqu'à la fin d'avril. Il eut lieu le 18. On examinera au cours d'un premier chapitre les bases générales qui furent données dans ce projet (les chambres l'adoptèrent sans modification), au statut de la concession de la ligne; un second chapitre sera consacré à l'analyse du cahier des charges.

CHAPITRE PREMIER

LES BASES GÉNÉRALES DE LA CONCESSION ET LES DISCUSSIONS PARLEMENTAIRES

Comme on l'a dit, la physionomie générale du dispositif de 1844 subit, dans le projet de loi de 1845, de notables remaniements par suite de l'adjonction du prolongement de Sarrebrück au réseau classé en 1844. D'autre part une analyse plus approfondie de l'activité des transports dans la région de l'Est, conduisit à serrer le problème de plus près et à enfermer les conditions de la concession dans des limites plus rigoureuses. L'exposé des motifs ne livrait d'ailleurs pas (les développements en étaient habiles) son système comme une combinaison a priori pour en démontrer ensuite le bien fondé : il y aboutissait comme à la conclusion de déductions logiques fondées sur les considérations économiques les plus objectives (1).

La suite de son raisonnement présentait les démarches suivantes : d'abord déterminer le prix de revient total du chemin de fer tel qu'il avait été voté en 1844 ; en second lieu apprécier l'importance des produits à attendre de son exploitation tant en voyageurs qu'en marchandises ; de la comparaison de ceux-ci à celui-là déduire le revenu net kilométrique ; prouver que ce revenu était d'une part trop faible dans le cas d'une concession sans aucune subvention, d'autre part trop fort dans le système intégralement appliqué à la loi de 1842 ; rétablir en définitive l'équilibre en supprimant le bénéfice de cette loi à l'embranchement de Metz, en rajoutant même à la concession le prolongement de Sarrebrück.

La commission, désignée le 26 avril et composée de RICHOND DES BRUS, GILLON, LARABIT, DULIER, COMBAREL DE LEYVAL, HALLEZ, CLAPARÈDE, d'HUNOLSTEIN, du général PAIXHANS

(1) 443.

et de DE L'ESPÉE, choisit GILLON, député de la Meuse, pour rapporteur. Son rapport fut déposé le 10 juin : il consacrait en définitive le projet gouvernemental, qu'il accompagnait de commentaires issus d'une étude très détaillée de la question (1).

Le prix de revient du chemin de fer était établi de la manière suivante :

1° Pour les acquisitions de terrains, terrassements, ouvrages d'art, gares et stations : 586 km. (2) à 171.000 francs du kilomètre	100.200.000 francs
--	--------------------

2° Pour les dépenses du matériel fixe de la voie et du matériel d'exploitation : 586 km. à 140.000 francs du kilomètre..	82.040.000 francs
--	-------------------

3° Pour l'intérêt du capital à 4 % pendant la durée des travaux (trois ans d'intérêt pour six ans de travaux).....	21.868.800 francs
--	-------------------

La totalité de la dépense de construction du chemin de fer se trouvait donc évaluée à.....	204.108.800 francs
soit à 348.123 francs du kilomètre.	

Comment avaient été établis ces chiffres? Pour déterminer le coût probable d'acquisition des terrains (on estimait que le chemin devrait occuper environ 2 hectares 1/2 au kilomètre), on s'était fondé sur les prix déjà pratiqués pour le canal de la Marne au Rhin, lesquels avaient été en moyenne de 7.000 francs l'hectare; ce chiffre avait été majoré pour tenir compte du fait que le terrain occupé par le chemin de fer serait généralement de plus grosse valeur : ainsi les terrains achetés sur le parcours de la section Hommarting-Strasbourg avaient atteint le prix moyen de 14.000 francs l'hectare; les frais devaient être par ailleurs augmentés à raison de la connexité du chemin de fer et du canal sur une grande partie du parcours. Les dépenses d'acquisition des terrains étaient celles qui entraînaient le plus d'aléa : à ces dépenses devaient s'ajouter les frais de terrassement, les frais de construction des ouvrages d'arts, les dépenses d'établissement des gares et stations. Ces dépenses avaient été

(1) 445 et 446.

(2) Ligne principale de Paris à Strasbourg.....	499 km.
Embranchement de Reims	39 km.
Embranchement de Metz	48 km.
	586 km.

évaluées par séries de prix : elles entraient pour 135.000 francs du kilomètre dans le total.

Au début de 1844 on avait évalué la dépense de la voie ferrée proprement dite à 150.000 francs du kilomètre ; or les adjudications de 1844 avaient fait apparaître une baisse notable : pour tenir compte de cette baisse le projet de loi avait réduit ces évaluations à 140.000 francs. Plusieurs membres de la commission critiquèrent cette évaluation, qu'ils estimaient trop faible : au cours du premier trimestre 1845, en effet, l'importance du programme ferroviaire anglais avait entraîné une hausse de près du double sur le marché de Londres ; en Belgique, le développement considérable donné à l'industrie métallurgique avait d'abord pesé fortement sur les prix : mais une convention douanière qui ouvrait au marché belge les débouchés des chemins de fer en construction en Prusse et en Allemagne avait comme en Angleterre fait rebondir les cours sur la place de Bruxelles. La nouvelle activité donnée aux chemins de fer en France ne devait pas manquer de produire dans ce pays des résultats analogues : l'estimation réduite de 140.000 francs pouvait donc paraître téméraire, d'autant plus que sur la ligne d'Orléans les mêmes dépenses étaient revenues à 180.000 francs par kilomètre. A cette objection le ministre répondit que la ligne de Strasbourg bénéficierait des circonstances locales qui lui assuraient la matière première à peu près à pied d'œuvre. Le chiffre de 140.000 francs fut maintenu.

En regard de ces dépenses, le projet estimait les produits à 27.677 francs du kilomètre (soit, pour les 586 km., une recette totale de 16.219.000 francs) ; mais ce chiffre était, pour tenir compte de toutes les causes d'erreurs, ramené à 25.000 francs, ce qui donnait une recette totale de 14.650.000 francs.

Les premières évaluations faites en 1844 avaient été, on s'en souvient (1), beaucoup moins optimistes : 16.030 francs pour la recette kilométrique, 11.000.000 de francs pour la recette totale. D'où venait le relèvement ? C'est qu'en 1844 le mouvement des voyageurs avait été évalué à 46.000.000 de km., et l'on avait purement et simplement doublé ce chiffre pour tenir compte de l'accroissement de trafic que créerait le nouveau moyen de transport : on avait obtenu ainsi 92.000.000 de kilomètres-voyageurs. En 1845 ce relèvement n'avait pas paru, à la suite d'études ultérieures, tenir compte d'un certain nombre d'éléments qui avaient échappé aux statis-

(1) Voir page 145.

tiques générales. Un trafic relativement important était assuré de bout en bout par les entrepreneurs de petites messageries, dits voiturins, qui faisaient le service entre des localités rapprochées et se donnaient réciproquement des voyageurs : ce trafic de voyageurs à petite vitesse était estimé à 28.000 voyageurs par an entre Strasbourg et Paris, soit 14 millions de kilomètres-voyageurs. En second lieu, on avait oublié le mouvement des voyageurs transportés par les malles-postes, les bateaux-postes et les voitures particulières empruntant la poste : le tout était estimé à 9 millions de kilomètres-voyageurs. L'ensemble du trafic était par suite de ces augmentations évalué à 115 millions de kilomètres-voyageurs.

Ces 115 millions de kilomètres-voyageurs donnaient une recette totale de 7.394.380 francs, soit 12.525 francs par kilomètre. Le rapport de la commission ne se dissimulait pas ce que cette évaluation avait d'aléatoire :

« Sans doute, s'exprimait-il, ces calculs ont bien leur incertitude : toutefois ils ne sont pas plus hasardés que ceux qui ont servi à déterminer les conditions sous lesquelles d'autres chemins ont été concédés. La vérité est qu'aucun des délégués des compagnies que nous avons entendus n'a refusé d'admettre, ni la recette de 7.394.380 francs, ni les bases d'après lesquelles elle est établie. Si on considère que le chemin de fer se présentera sur la ligne française du Rhin, comme récipient unique de beaucoup de ceux qui, après avoir parcouru l'Allemagne, déposeront leurs charges sur la rive opposée et presque en regard de Strasbourg ; si on réfléchit à l'attraction toujours croissante qui tend à rapprocher de nous et entre eux les peuples de cette partie si vivace de l'Europe, il est impossible de ne pas reconnaître de grandes espérances dans cet appel incessant des hommes et des choses que Paris semble adresser aux nations d'outre-Rhin. »

En rapprochant la recette de voyageurs ainsi dégagée de 7.394.380 francs de la recette totale évaluée, comme on l'a vu plus haut, à 14.650.000 francs, l'évaluation de la recette marchandises ressortait à 7.255.620 francs.

La recette des marchandises était ainsi relevée au même niveau que la recette des voyageurs. Certains membres signalèrent à la commission que cette estimation était en contradiction absolue avec les résultats constatés jusqu'alors sur les lignes de longs parcours ouvertes à l'exploitation : en Belgique, au cours des années 1842, 1843 et 1844, la recette tirée des mar-

chandises s'était fixée à la moitié de la recette qu'on avait reçue des voyageurs, au tiers de la recette totale; la même proportion avait été constatée en Angleterre dans le trafic des lignes les plus anciennement exploitées, notamment celle de Liverpool à Birmingham et à Londres; en France, le niveau de la recette des marchandises s'était même établi plus bas, au tiers de la recette provenant des voyageurs, par conséquent au quart de la recette générale : sur le chemin d'Orléans, notamment, un des mieux placés, le rendement des marchandises n'avait pas dépassé les $5/8$ de celui des voyageurs. A ces considérations, les partisans d'une réduction de l'évaluation du trafic des marchandises ajoutaient le fait qu'entre Paris, Strasbourg, Nancy et Metz, le prix de transport par le roulage ordinaire ne dépassait suivant eux que de très peu le taux du tarif légal du chemin de fer : 0 fr. 16 (1). la tonne au kilomètre. Le voiturier qui prenait et livrait les marchandises à domicile paraissait donc, disaient-ils en mesure de lutter avec avantage contre le chemin de fer, qui n'avait que le bénéfice de la célérité pour compenser les frais de camionnage et de déchargement.

Enfin, dernier argument de la minorité de la commission, le chemin de fer allait se trouver doublé sur la totalité de son parcours par une voie d'eau navigable et cette situation posait à nouveau la question de la concurrence entre chemin de fer et canal.

Cette question avait évolué depuis 1844 : si l'on en croyait les plus récents travaux de MINARD et de COLLIGNON (2), il n'était plus aussi évident en 1845 que, comme l'avait affirmé TEISSERENC, le chemin de fer enlèverait tout son trafic au canal : on pouvait même craindre que la voie d'eau ne fit subir à la voie de fer des pertes appréciables; il fallait donc se garder d'apprécier trop haut le trafic des marchandises du chemin de fer.

A ces objections, la majorité avait opposé d'autres arguments : elle admettait bien avec la minorité que la rivalité du chemin de fer devrait laisser au canal « une activité rassurante »; mais il y avait lieu de compter, pensait-elle, à l'avantage du rail sur les périodes de chômage imposées soit par les gelées, soit par les réparations, soit par le manque d'eau : chômages qu'elle évaluait à cinq ou six mois l'an. Aucun compte n'avait été tenu pour les marchandises du trafic des

(1) Ce chiffre n'est pas d'accord avec le taux donné ailleurs comme le plus généralement pratiqué : 0 fr. 20 à 0 fr. 30 (voir tome 1, page 22.)

(2) 185, 181.

voiturins qu'on venait d'ajouter aux évaluations du mouvement des voyageurs. On n'avait recensé ni les transports de bestiaux, dont on pouvait escompter l'accroissement en raison du caractère agricole des régions traversées, ni les expéditions de fournitures militaires, adressées aux places et garnisons de l'Est avant leur réception officielle aux lieux de livraison, qui allaient être transportées au tarif ordinaire. On avait ensuite attribué à la ligne de Strasbourg une circulation de voyageurs proportionnellement moindre que celle affectée aux autres chemins desservant de grandes villes très rapprochées de Paris, telles qu'Orléans et Rouen. Enfin, la longueur même de la ligne ne devait pas être sans influence sur l'accroissement du trafic des marchandises : « Pour une foule d'objets », formulait le rapport « plus s'allonge la distance jusqu'à la capitale, et plus de probabilité y a-t-il que le transport s'exécutera par le chemin de fer. La facilité qu'on a de se procurer vite, donne le désir de posséder sans retard. »

L'exposé des motifs estimait les frais d'exploitation à 45 %. Là encore, remarquait le rapport de la commission, il n'y avait pas concordance avec les frais d'exploitation constatés sur les autres chemins de fer : sur le réseau belge, la dépense avait été de 56 % en 1842, de 62 % en 1843, de 50 % en 1844; sur la ligne de Rouen, elle dépassait 50 %; sur les chemins de fer de Lyon et du Nord on avait bien admis le même chiffre de 45 %; mais le produit brut était estimé à 50.000 francs, alors que sur la ligne de l'Est il n'était évalué qu'à 25.000 francs. La commission répondait à cela que, pour les lignes de Lyon et du Nord, le produit brut était appelé à diminuer du fait des embranchements et que, pour la ligne de Strasbourg, au contraire, l'évaluation des produits avait toutes les chances d'être dépassée.

Le maintien de cette estimation portait les frais d'exploitation par kilomètre à 11.250 francs, amenant le revenu net à 13.750 francs.

La dépense kilométrique totale étant évaluée à 348.123 francs, le revenu net rémunérait le capital investi à raison de 3,9 %.

La faiblesse de ce taux rendait impossible la concession intégrale du chemin de fer sans apport de l'Etat. Si l'on envisageait au contraire d'appliquer à la lettre à la ligne de Strasbourg et à ses embranchements de Reims et de Metz le système prévu par la loi de 1842, on arrivait à un résultat trop avantageux pour la compagnie :

Les dépenses à la charge de la compagnie se seraient élevées en effet à..... 82.240.000 frs.
 plus l'intérêt pendant 2 ans à 4 % de
 cette somme..... 6.579.200 frs.

Total 88.819.200 frs.

Soit 151.500 francs par kilomètre.

Le revenu de 13.750 francs aurait porté l'intérêt à 9 % : chiffre cette fois excessif.

Il était nécessaire de prévoir une combinaison intermédiaire, et c'était ici qu'intervenait le prolongement jusqu'à Sarrebrück de l'embranchement de Metz; le calcul s'établissait de la façon suivante :

1^o Concession de la ligne principale de Paris à Strasbourg et de l'embranchement de Reims selon le système de la loi de 1842, soit 538 km. à 140.000 francs le km. 75.320.000 frs.

Intérêt à 4 % pendant deux ans et demi 6.025.600 frs.

2^o Concession totale de l'embranchement de Frouard à Metz: 48 km. à 310.000 francs, intérêts compris pendant deux ans et demi..... 16.368.000 frs.

3^o Concession supplémentaire du tronçon Metz-Sarrebrück et intérêts pendant deux ans et demi..... 26.400.000 frs.

Total général 124.113.600 frs.

Le nombre total des kilomètres concédés étant porté à 660, la dépense kilométrique à la charge de la compagnie était relevée à 189.000 francs en chiffre rond.

Pour déterminer le revenu net correspondant à cette nouvelle combinaison, il fallait ajouter au revenu de la ligne principale et de ces deux embranchements, évalué plus haut à 14.650.000 frs.

le revenu escompté du tronçon nouvellement introduit dans la concession. Estimé à 18.920 francs du kilomètre, il donnait pour les 74 km. 1.400.000 frs.

La nouvelle concession rapporterait donc un revenu brut de 16.050.000 frs.

Déduction faite des charges d'exploitation 45 %..... 7.222.500 frs.

il restait net..... 8.827.500 frs.

C'est-à-dire, pour 660 km., environ, 13.300 francs par km. Cette somme, rapportée au capital investi de 189.000 francs au km.,

donnait un intérêt de 7 %, qui permettait de faire une place à la rémunération de l'entreprise et à l'amortissement de l'établissement dans un délai satisfaisant.

Calculé en effet à 4 % cet amortissement employait 1/7 de l'intérêt net de l'exploitation, assurant la reconstitution du capital en 41 ans.

En vue de l'exécution du tronçon nouveau, le projet du gouvernement exposait les différents tracés qui avaient été étudiés. On connaît les trois combinaisons en présence : l'une par Argancy et Forbach, la seconde par Boulay et Merten, la troisième par Faulquemont et Saint-Avold. Diverses considérations militaient en faveur de cette dernière. C'était au surplus, on s'en souvient, la seule qu'avait admise le Génie militaire. L'administration n'avait donc pu qu'exclure les deux autres.

Telle était la construction finale : elle était cohérente ; était-elle solide ? En d'autres termes quelle confiance pouvait-on avoir dans les éléments qu'on lui avait donnés pour base ? La commission elle-même se montrait singulièrement sceptique :

« Pour les esprits les plus avertis, écrivait son rapporteur, le vrai est caché dans l'avenir ; le vraisemblable lui-même, il ne faut pas croire le rencontrer dans les calculs les plus longtemps et les plus profondément médités sur la destinée future d'un chemin de fer : ce qui fait que la volonté se décide et que l'action s'enhardit, c'est cette sorte de confiance que du balancement des erreurs en bien et en mal sortira l'équilibre. »

On a donné, en même temps que l'analyse du système du projet de loi, les commentaires dont la majorité de la commission l'avait accompagné. L'opinion de la minorité — quatre voix contre cinq — n'avait pas été cependant de peu de poids : formée des membres de l'opposition, par conséquent hostile en principe au système des compagnies, elle avait tendu d'une part à l'augmentation des charges, d'autre part à la réduction de la durée de la concession.

Elle avait attaqué le prolongement de l'embranchement de Frouard jusqu'à Sarrebrück et, au projet gouvernemental, opposé un contre-projet en accord peut-être sourdement avec les intérêts locaux divergents. Ce faisant, elle avait provoqué au sein de la commission une discussion du plus haut intérêt dont le rapport parlementaire fit un compte-rendu fidèle. A la base de son opinion, la minorité avait contesté les avantages commerciaux que l'on escomptait de la jonction Metz-

Sarrebrück : elle avait sous-estimé le trafic international susceptible d'échoir au chemin de fer, à la fois parce que ce trafic était nul à l'époque et parce qu'en tout état de cause, il serait attiré de préférence par les ports de Rotterdam et d'Anvers, infiniment plus rapprochés de l'Allemagne du Centre que le Havre. C'était d'ailleurs la même opinion qui avait fait exprimer à la commission de 1844 le vœu qu'une réduction de tarif fût accordée au transit des matières premières entre Strasbourg et le Havre. Les opposants avaient exprimé des doutes sur le fait que le tronçon envisagé pût soutenir la concurrence des voies navigables, canal des houillères et canal de la Marne au Rhin, pour le transport des matières pondéreuses, en particulier pour l'importation des houilles de Sarrebrück dans le bassin métallurgique de la Haute-Marne; ils avaient soutenu, en conséquence, qu'il était exorbitant de consacrer 26 millions à ce chemin et opiné pour le maintien de la concession dans les limites déjà fixées par la loi de 1844. Ils avaient proposé, par contre, d'imposer à la compagnie, en échange de cette économie, le remboursement à l'Etat des dépenses faites pour l'acquisition des terrains sur toute la ligne.

Les charges de la compagnie se seraient établies de la façon suivante :

Pose des rails sur la ligne principale et sur les embranchements, intérêts de deux années compris :	
586 km. × 140.000 frs.....	88.603.200 frs
Acquisition des terrains sur :	
586 km. × 30.008 frs.....	17.584.000 frs
Charge totale	106.187.200 frs

Dans ce système, le revenu ressortait à 7,75 % du capital d'établissement : la durée de la concession pouvait être ramenée à 35 ans. Le rapport de la commission expliquait les raisons pour lesquelles la minorité n'avait pas choisi un terme plus court : elle avait craint que les estimations des produits n'eussent été exagérées, que le taux de 45 % pour les frais d'exploitation ne fût insuffisant; elle avait redouté pour le chemin de fer la concurrence des canaux; enfin elle avait estimé qu'il fallait tenir dans la concession de ce chemin de fer un compte particulier de la clause du cahier des charges qui imposait à la compagnie adjudicataire le transport à tarif réduit des troupes et du matériel militaire.

L'économie qui résultait pour l'Etat de la combinaison de la minorité se présentait de la façon suivante :

Acquisition des terrains sur 586 km.	17.584.000 frs
A déduire (contribution de l'Etat à l'embranchement de Frouard à Metz)	6.240.000 frs
Economie réelle	11.344.000 frs

A cette économie s'ajoutait la réduction de dix années dans la durée de la concession.

Ce contre-projet n'était pas sans mérite : les arguments qu'il faisait valoir ne pouvaient être méconnus ; la solution donnée au problème était élégante. Il était impossible de passer outre sans procéder à un examen approfondi de la question.

La majorité avait dû répondre d'abord aux objections tirées de l'éventuelle concurrence du canal des houillères de la Sarre, dont la construction était dans les projets du gouvernement et pour lequel des négociations avaient même été engagées avec la Prusse (les membres de la commission ignoraient la réponse négative que le gouvernement prussien venait de faire à cet égard)(1). L'importation des charbons sarrois avait, au cours des vingt années précédentes, progressé d'une façon constante : la majorité se préoccupa de sa répartition en France. Sans doute elle ne dissimula pas que la houille à destination des départements du Haut et du Bas-Rhin échapperait complètement au chemin de fer ; mais il n'en était pas de même du département de la Moselle, qui se trouvait entièrement dans la zone d'action du railway en projet : c'était, bon an mal an, 100.000 tonnes, 68 en houille et 32 en coke, que ce département exigeait. Le chemin de fer était également appelé dans la Meurthe à desservir toute la région à l'Ouest de Frouard, car, pour cette région, la voie de fer aurait le bénéfice de la distance : 127 km. de Sarrebrück à Frouard au lieu de 162 km. par le canal des houillères, et de très grandes facilités d'exploitation. Pour les départements de la Meuse et de la Marne, le chemin de fer ne pourrait profiter que du chômage des canaux : cet inconvénient inhérent à la voie d'eau pouvait être sans doute évité par la réunion des approvisionnements au cours de la période favorable ; mais le chemin de fer pourrait soutenir la concurrence par un aménagement des tarifs tenant compte des prix faits par la batellerie.

Au point de vue du transit on ne pouvait pas négliger

(1) Voir page 187.

Mannheim, qui était le centre des relations commerciales de Francfort et de la Prusse avec la Hollande et la Belgique, et qui était déjà un nœud de communications ferroviaires important : le réseau bavarois en détachait vers Sarrebrück à travers le Palatinat une ligne qui aboutirait à la frontière prussienne et qu'il importait de rejoindre. L'embranchement de Sarrebrück remplirait cet office avec l'énorme avantage d'abrèger de 121 km. la distance de Paris à Mannheim : arrêter le chemin de fer sous les remparts de Metz apparaissait à tout le moins une demi-mesure sans efficacité. Entre la ligne de Paris à Valenciennes et à Mons et celle de Paris à Strasbourg existerait une lacune fâcheuse si l'embranchement de Sarrebrück ne venait très heureusement la combler. A toutes ces considérations, il fallait ajouter enfin les perspectives nouvelles qu'ouvrait pour l'avenir la découverte sur le territoire français lui-même de bancs de houille à Schoenecken près de la frontière.

Le rapport de la commission concluait en ces termes le plaidoyer de la majorité pour l'embranchement de Sarrebrück :

« L'abondance et le bas prix de la houille, le commerce, les relations pacifiques entre les peuples, la stratégie : chacun de ces intérêts ne vaut peut-être pas lui seul la dépense ; mais n'en est-il pas de même au sujet de tous les chemins ? Et pour celui de Strasbourg plus que pour beaucoup d'autres, la cohésion et l'ensemble de tous ces intérêts sont déterminants au plus haut degré ».

Tout ceci revenait à dire, qu'au fond des choses, il y avait là une question d'intuition, de sentiment, de conviction ; il n'était pas possible d'apporter dans la discussion d'argument absolument probant en faveur de la proposition faite. Avait-on la foi ? et l'on ne pouvait se refuser à croire que la création du chemin de fer n'opérât, en quelque sorte par elle-même, dans le sens d'un accroissement des communications et des relations humaines.

L'adoption de l'embranchement de Sarrebrück soulevait une importante question diplomatique. L'embranchement ayant principalement pour objet l'importation des houilles de la Sarre par l'industrie métallurgique française, il était indispensable d'obtenir du gouvernement prussien l'assurance qu'aucune entrave ne serait opposée à la sortie des houilles entrant sur le territoire français. On verra par la suite le sort qui attendait ces négociations. Elles se présentaient, suivant

la commission, avec une relative simplicité : une conférence avait déjà eu lieu entre des commissaires des deux pays le 2 décembre 1844 à propos du canal des houillères et il paraissait certain que les conclusions pourraient en être sans difficulté appliquées au chemin de fer ; le traité en voie de conclusion, suivant le rapport, était appelé à consacrer les points principaux suivants :

égalité des droits des ressortissants des deux pays quant aux conditions de vente, de livraison et de taux de chargement des charbons ;

convention que la franchise des houilles à la sortie du territoire prussien ne serait pas remplacée par un droit supérieur au droit d'entrée en France, de 0 fr. 11 par tonne.

Telles furent les diverses considérations qui accompagnèrent devant la Chambre des députés le projet de loi déposé par le gouvernement. Ce projet était ainsi conçu :

TITRE I

CHEMIN DE FER DE TOURS A NANTES

Article Premier...

TITRE II

CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG, AVEC EMBRANCHEMENTS SUR REIMS D'UNE PART, ET SUR METZ ET LA FRONTIÈRE DE PRUSSE VERS SAARBRUCK D'AUTRE PART.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à procéder par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté B, annexé à la présente loi, à l'adjudication du chemin de fer de Paris à Strasbourg avec embranchement sur Reims d'une part et sur Metz et la frontière de Prusse vers Saarbruck d'autre part.

TITRE III

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 3. — Le Ministre des Travaux Publics déterminera, dans un billet cacheté, le maximum de durée de jouissance au-dessus duquel l'adjudication ne pourra être tranchée.

Ce maximum de durée ne pourra dans aucun cas excéder :
..... quarante-cinq ans pour le chemin de fer de Paris à Strasbourg avec ses embranchements.

Les délais ci-dessus fixés courront à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux à la charge de l'adjudication.

Art. 4. — Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication des chemins de fer définis par les titres I et II de la présente loi, si préalablement il n'a été agréé par le Ministre des Travaux Publics, et s'il n'a été déposé à la Caisse des dépôts et consignations la somme indiquée au cahier des charges.

Art. 5. — Les adjudications qui seront passées en vertu des titres I et II ci-dessus ne seront valables et définitives qu'après avoir été homologuées par des ordonnances royales.

Art. 6. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la compagnie sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre et par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.

Des ordonnances royales portant règlement d'administration publique prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Le projet de loi fut adopté par la Chambre des députés sans modification le 1^{er} juillet par 246 voix contre 5; il passa de même sans difficulté devant la Chambre des pairs le 18 (le rapport de la commission présenté par le duc DE FEZENSAC avait été entièrement favorable). La loi fut promulguée le 19 juillet 1845, en tout conforme aux propositions gouvernementales.

CHAPITRE II

LE CAHIER DES CHARGES

Le cahier des charges « coté B », précisait les obligations respectives de l'Etat et de la compagnie éventuellement adjudicataire. Il comportait trois titres :

TITRE I : Clauses spéciales au chemin de fer de Paris à Strasbourg et à l'embranchement de Reims.

TITRE II : Clauses spéciales à l'embranchement sur Metz et à la frontière de Prusse vers Saarbruck.

TITRE III : Dispositions communes au chemin principal et aux embranchements.

Pour plus de clarté on classera les obligations respectives de l'Etat et de la compagnie en quatre catégories : obligations financières, obligations relatives à la construction du chemin de fer, dispositions concernant la résiliation du bail, obligations concernant l'exploitation.

Au point de vue financier, le cahier des charges imposait à toute compagnie soumissionnaire le dépôt d'un cautionnement de 12.500.000 francs. Ce cautionnement pouvait être constitué soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, soit en bons du Trésor ou autres effets publics, avec, pour les titres nominatifs, obligation de transfert au profit de la Caisse des dépôts et consignations (art. 89).

Le mode de calcul imposé par cet article dans le cas de la constitution du cautionnement en rentes eut son importance. L'ordonnance du 19 juin 1825 prescrivait, dans son article 2, que « à l'égard de tous les cautionnements à fournir à l'avenir en rentes, ils seront, à la volonté de ceux qui y sont tenus, réalisés, soit en rentes en cinq pour cent, soit en rentes en quatre et demi au pair, ou en rentes en trois pour cent à soixante-quinze francs ». On verra dans la suite dans quelles

circonstances la compagnie concessionnaire eut à faire appel à cette disposition.

Sur ces 12.500.000 francs, 2.500.000 étaient spécialement affectés à l'embranchement sur Metz et la frontière de Prusse. Ce cautionnement était, pour chacune de ses parts, affecté à la garantie proportionnelle de l'exécution des travaux. Sa restitution était prévue par cinquièmes et séparément pour la ligne principale et l'embranchement de Reims (art. 89, § 3); suivant la proportion exécutée des travaux à la charge de la compagnie pour l'embranchement de Metz-Sarrebrück (art. 61, § 3). Il était stipulé qu'en cas de déchéance, ces cautionnements ou les parties restant à restituer demeurerait la propriété de l'Etat.

En ce qui concernait la construction, il faut distinguer entre les engagements de l'Etat et les obligations imposées à la compagnie : engagements et obligations différaient d'ailleurs, suivant qu'il s'agissait de la ligne principale et de l'embranchement de Reims, ou de l'embranchement sur Metz et la frontière de Prusse vers Sarrebrück.

Pour la ligne principale et l'embranchement de Reims, c'était l'application pure et simple de la loi de 1842 : le ministre des Travaux publics s'engageait à livrer à la compagnie les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, les ateliers et les maisons de garde du chemin (art. 1). L'Etat s'imposait un délai de six ans pour la fourniture des travaux à sa charge (art. 30). Ce délai de six ans ouvrait à la compagnie, en cas de dépassement, une indemnité calculée sur la partie réalisée de son capital à raison d'un intérêt de 4 % sur les fonds engagés dans les portions de chemin non livrées, et sous déduction des bénéfices provenant des tronçons déjà ouverts à l'exploitation et dépassant le taux de 5 % du capital dépensé sur ces tronçons (art. 30).

Les stations principales de la ligne étaient inscrites au cahier des charges : c'étaient Paris, Meaux, Epernay, Châlons, Vitry, Bar-le-Duc, Toul, Nancy, Lunéville, Saverne et Strasbourg pour la ligne principale, Reims pour l'embranchement (art. 2).

Le ministre se réservait de déterminer le nombre, l'emplacement et la surface des autres stations, après les enquêtes d'usage et la compagnie entendue pour celles qui n'auraient pas été fixées avant l'adjudication (art. 2).

De son côté la compagnie était astreinte à prendre livraison des travaux effectués par l'Etat par sections comprises entre

deux stations principales au fur et à mesure de leur achèvement (art. 3). Cette livraison devait faire l'objet d'un premier procès-verbal; la reconnaissance définitive de ces travaux n'était prévue qu'après un délai d'un an à dater de ce premier procès-verbal; elle devait avoir lieu contradictoirement, le procès-verbal qui la clôturerait devant avoir pour effet d'affranchir l'Etat de toute garantie pour les terrassements; pour les ouvrages d'art, le même procès-verbal contradictoire ouvrirait un nouveau délai d'un an qui prolongeait la garantie de l'Etat.

En ce qui concernait les gares et stations, il était prévu que la livraison pourrait avoir lieu successivement; l'Etat s'engageait à les achever dans les délais laissés à la Compagnie pour la pose de la voie de fer, sans toutefois que cette latitude pût dépasser le délai de six ans ci-dessus. L'Etat garantissait durant cinq ans à dater de chaque livraison les bâtiments des stations (art. 3). Comme ceux des terrassements et travaux d'art, les procès-verbaux contradictoires de livraison des gares et stations devaient comprendre chacun un état détaillé des lieux (art. 5).

Les charges de construction de la compagnie étaient énumérées à l'art. 7 :

« Fournir et poser à ses frais la voie de fer et tous ses accessoires, y compris les croisements et changements de voie, les plateformes tournantes et le sable de fondation des voies;

« Etablir à ses frais les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines », à l'exception des clôtures en maçonnerie susceptibles d'être faites aux gares et stations et des barrières des passages à niveau, dont l'établissement était laissé à la charge de l'Etat.

L'administration pouvait d'accord avec la compagnie se charger de la pose du ballast, sauf à en être remboursée par la compagnie.

Le délai imparti à la compagnie pour la pose de la voie de fer était d'un an à dater de la reconnaissance définitive des travaux à la charge de l'Etat; dans ce même délai elle devait avoir mis sur les rails le matériel roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne (art. 15).

Le poids des rails était fixé entre trente et trente-cinq kilogrammes au mètre courant. La voie devait être double. Il était précisé que le nombre de voies pourrait être augmenté aux abords des stations par décision du ministre des Travaux publics, la compagnie entendue (art. 9).

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails était fixée entre 1 m. 44 et 1 m. 45; l'entre-voie entre 1 m. 80 et 2 mètres, mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie (art. 13).

Les clôtures consistaient en murs, haies ou poteaux avec lisses, les barrières ouvrant sur les terres et non sur le chemin de fer (art. 12).

La compagnie était, à dater de l'entrée en possession définitive de la voie, seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aurait pris livraison, sauf la garantie de l'Etat restant à courir (art. 4). Au cas où cet entretien ne serait pas assuré dans les conditions voulues, malgré les injonctions qui lui seraient faites à cet effet, une clause stipulait qu'il y serait pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites serait recouvré sur des états rendus exécutoires par le préfet et dans les formes prescrites pour les contributions directes (art. 18).

En ce qui concernait l'embranchement de Sarrebrück, l'application du principe de la loi de 1842 était suspendue. Conformément à l'amendement introduit dans la loi de 1844, la construction totale de cet embranchement était dévolue à la compagnie adjudicataire, à ses frais, risques et périls. Le cahier des charges imposait pour l'établissement et la confection de ce chemin un délai de six années au plus à dater de l'ordonnance approbative de l'adjudication (art. 31). Il précisait par ailleurs l'itinéraire (art. 32) :

« Le chemin de fer s'embranchera à Frouard sur le chemin de fer de Paris à Strasbourg; il se dirigera sur Metz par la vallée de la Moselle et sur la frontière de Prusse vers Saarbruck par ou près Courcelles-sur-Nied, Ancerville, Faulquemont, Saint-Avoid et Forbach, suivant le tracé qui sera déterminé par l'administration ».

A cet effet, la compagnie devait soumettre à l'administration supérieure le tracé définitif du chemin rapporté sur un plan au 1/5.000 dans les conditions fixées au cahier des charges (art. 33).

De même l'art. 34, qui fixe à deux le nombre des voies à poser sur l'embranchement, et les articles 35 à 51 inclus précisent les conditions particulières que devaient remplir les différentes parties du chemin: courbes, pentes, ouvrages d'art, croisements de routes, etc...

Des réceptions partielles étaient prévues pour les sections

achevées, de manière à permettre à la compagnie une exploitation provisoire, sauf à ne devenir définitives qu'après la réception générale de l'embranchement (art. 56). Cette réception générale devait être suivie d'un bornage contradictoire rapporté sur un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances, le tout accompagné d'un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art, établi contradictoirement avec l'administration (art. 57).

La compagnie demeurait d'ailleurs entièrement libre de choisir les agents et les moyens appropriés à la construction de l'embranchement comme à l'équipement de la ligne principale. Elle était simplement soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration (art. 28 à 55).

L'art. 29 prévoyait l'institution auprès de la compagnie de deux ou trois commissaires chargés d'une manière générale de veiller à l'observation des dispositions prescrites par le cahier des charges et notamment de reconnaître annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accident, l'état du chemin de fer et de ses dépendances (art. 58).

Le traitement de ces commissaires était mis à la charge de la compagnie qui était tenue de verser, pour ces traitements et tous autres frais de surveillance, une contribution annuelle de 60.000 francs au maximum à la caisse du receveur général du département de la Marne (art. 29).

L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie était investie de tous les droits que les lois et règlements conféraient à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat (art. 52 et 53), et les conflits soulevés contre elle à propos de détériorations, de dommages, d'occupations temporaires de terrains, etc., relevaient en conséquence de la juridiction administrative : Conseil de préfecture ou Conseil d'Etat.

L'art. 20 précisait que les rails, coussinets, traverses et en général la voie de fer et ses dépendances que la compagnie aurait acquis et posés sur la plateforme se trouveraient, par le fait même, incorporés au domaine public et cesseraient d'appartenir à la compagnie.

La liquidation des engagements respectifs de l'Etat et de la compagnie était prévue sous différents chefs : manquements aux engagements pris par la compagnie aux termes du cahier des charges, rachat de la concession par l'Etat, expiration normale du bail.

Le manquement par la compagnie à ses engagements contractuels était envisagé à deux reprises par le cahier des charges :

1° A l'article 16 pour la ligne principale et l'embranchement de Reims ;

2° Aux articles 61 et 62 pour l'embranchement sur Metz et la frontière prussienne vers Sarrebrück. De toute manière la sanction prévue était la déchéance de la totalité des lignes faisant l'objet de la concession.

Pour la ligne principale et l'embranchement de Reims, la pénalité était encourue par la compagnie faute d'avoir terminé la pose de la voie et mis sur les rails le matériel d'exploitation dans le délai prévu au cahier des charges (délai d'un an, on se le rappelle).

Pour l'embranchement de Sarrebrück, les clauses de déchéance étaient de divers ordres :

faute par la compagnie dans le délai d'un an à dater de l'homologation de l'adjudication de s'être mise en mesure de commencer les travaux et de les avoir effectivement commencés ;

faute par la compagnie, d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux de l'embranchement dans le délai imparti par le cahier des charges (délai de six ans) et faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la moitié de la troisième année.

Enfin, d'une manière générale, faute par la compagnie d'avoir rempli les diverses obligations qui lui étaient imposées par le cahier des charges. Cette clause s'appliquait également à la ligne principale.

Dans ces divers cas, une nouvelle adjudication était prévue au plus fort enchérisseur sur les clauses du cahier des charges, sur mise à prix des ouvrages déjà exécutés, des matériaux et du matériel approvisionnés et des portions du chemin de fer déjà mises en exploitation.

La valeur déterminée par cette adjudication devait être remise à la compagnie évincée, qui eût perdu par contre la portion non encore restituée de son cautionnement.

Au cas où cette adjudication n'aurait pas abouti et après une seconde adjudication sans résultat, également ouverte sur les mêmes bases six mois après la première, la résiliation du bail serait définitivement prononcée, et la voie de fer déjà posée ainsi que le matériel installé sur la voie deviendrait immédiatement la propriété de l'Etat.

Il était prévu que l'effet de ces différentes stipulations se trouverait suspendu au cas où la cessation des tra-

vaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

L'Etat ne livrera la ligne principale qu'en juillet 1852, et il ne livrera l'embranchement de Reims qu'en 1854, soit beaucoup plus de 6 ans après l'homologation de l'adjudication ; par contre la compagnie ouvrira l'embranchement de Frouard à Forbach dans sa totalité de juillet 1850 à juillet 1851, dans les limites fixées par le cahier des charges.

La résiliation de la concession était prévue également dans le cas de l'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer. Dans ce cas, si dans le mois de l'organisation du service provisoire par l'administration, aux frais, risques et périls de la compagnie, celle-ci n'avait pas effectivement repris l'exploitation, le bail pouvait être résilié par décision du ministre des Travaux publics, et la compagnie déchuée de ses droits. Il était prévu une nouvelle adjudication dans les conditions que l'on a indiquées plus haut.

Comme la résiliation, le rachat éventuel de la concession par l'Etat était prévu à la fois dans le titre I, article 21 et dans le titre II, article 65.

Aux termes de ces deux articles, la possibilité du rachat ne pouvait s'ouvrir qu'après l'expiration d'un délai de 15 ans à dater du terme fixé : sur la ligne principale et l'embranchement de Reims pour la pose de la voie de fer, sur l'embranchement de Sarrebrück pour l'achèvement des travaux. Cette résiliation avant le terme légal du contrat ouvrait le droit pour la compagnie à une indemnité annuelle pendant le laps de temps restant à courir sur la durée de la concession. Le calcul de cette annuité était prévu comme suit : on relèverait les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années précédentes, déduction faite en ce qui concernait la ligne principale et l'embranchement de Reims, des sommes attribuées à l'Etat à titre de prix de ferme pour la location du sol du chemin de fer. Ces produits une fois relevés, on en déduirait les produits des deux plus faibles années. Ce produit net moyen des 5 années restantes constituerait l'annuité à servir à la compagnie pendant chacune des années à courir jusqu'à la fin de la concession. En aucun cas ce produit net moyen ne pourrait être inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. En outre, la compagnie recevrait, dans les trois mois qui suivraient le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession.

L'expiration de la concession était prévue aux articles

22, 23 et 66 du cahier des charges. En voici les dispositions :

A l'époque fixée pour cette expiration et par le fait seul de l'échéance du terme, le gouvernement se trouverait subrogé à tous les droits de la compagnie, notamment pour l'embranchement de Sarrebrück, dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral établi à la suite de la réception du chemin de fer. Il entrerait immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. La compagnie devrait remettre en conséquence au gouvernement, en bon état d'entretien, le chemin de fer et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation.

Des mesures conservatoires pourraient être prises par le gouvernement dans les cinq dernières années précédant le terme de la concession : le gouvernement pourrait en particulier mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer et les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auraient pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

En ce qui concernait le matériel d'exploitation, l'Etat en devrait le remboursement à la compagnie à dire d'experts, et également celui des combustibles et approvisionnements de tout genre destinés au service du chemin de fer. L'Etat s'engageait à opérer ce remboursement dans les trois mois à partir de l'expiration du bail. A l'égard des approvisionnements, l'engagement de l'Etat se limitait aux approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

L'exploitation du chemin de fer ouvrait à la compagnie un certain nombre de droits et lui imposait un certain nombre d'obligations.

Les obligations imposées à la compagnie pour le service de l'exploitation étaient de deux natures :

d'une part, des obligations destinées à assurer l'exact accomplissement du service ;

d'autre part, des charges ajoutées au service lui-même.

Au premier point de vue, la compagnie était astreinte à fournir les machines-locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et résér-

voirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et, en général, tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation (art. 7, 2^o).

Le matériel roulant devait être mis sur rail ou fourni dans le délai d'un an assigné pour la pose de la voie. La compagnie s'engageait à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons et plateformes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur réquisitions du ministre (art. 15).

Une fois acquis et mis sur la voie de fer, ce matériel devenait immeuble par destination et ne pouvait être aliéné par la compagnie qu'à charge de remplacement (art. 20).

L'article 14 indiquait les conditions auxquelles devait satisfaire ce matériel : pour les machines-locomotives, être construites sur les meilleurs modèles connus, consommer leur fumée et satisfaire par ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Il était prévu 3 classes pour les voitures de voyageurs : voitures de 1^{re} classe couvertes, garnies et fermées à glaces ; voitures de 2^e classe couvertes, fermées à glaces et munies de banquettes rembourrées ; voitures de 3^e classe couvertes et fermées avec rideaux.

Au moyen de la perception des droits et des prix que l'on verra ci-après, la compagnie contractait l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seraient confiés (art. 75).

L'article 76 reproduisait l'article 6 de la loi, interdisant tout arrangement ou traité particulier passé directement ou indirectement avec des entreprises de transport par terre ou par eau.

La concession n'était pas faite sans redevance à l'Etat pour les travaux effectués sur la ligne principale et l'embranchement de Reims aux frais du trésor public. La compagnie était exemptée de cette rétribution pendant les cinq premières années de l'exploitation. A l'expiration de ces cinq années, la compagnie devait à l'Etat la moitié de la portion du produit net de la ligne principale et de l'embranchement de Reims, qu'elle dépasserait le taux de 8 % du capital qu'elle aurait dépensé pour l'équipement de cette partie de la concession.

Cette redevance ne serait en tous cas due qu'à partir du moment où les produits cumulés des années antérieures auraient suffi à couvrir la compagnie de l'intérêt de 6 % du capital par elle employé et de l'amortissement calculé sur la base de 1 % de ce capital (art. 24).

La compagnie était, d'autre part, tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'elle ferait pour le service de l'exploitation.

Elle était enfin astreinte, moyennant les tarifs homologués et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir et à titre de réciprocité, à recevoir sur ses voies les voitures, wagons et machines appartenant aux compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, qui seraient joints au chemin de Strasbourg ou à ses embranchements.

De toutes façons, les compagnies en cause auraient à prendre toutes les mesures utiles pour que le service du transport ne fût jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes. Celle des compagnies qui aurait à se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété paierait une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

En ce qui concernait le transit sur ses voies de matériel desservant des prolongements ou embranchements, la compagnie était tenue aux réductions de péage suivantes :

10 % pour un embranchement ou prolongement de moins de 100 km.;

15 % pour un embranchement ou prolongement de plus de 100 km. et de moins de 200;

20 % pour un embranchement ou prolongement de plus de 200 km. et de moins de 300;

25 % pour un embranchement ou prolongement de plus de 300 km.

A ces obligations qui visaient à une meilleure exécution du service, s'ajoutaient un certain nombre de charges qui en constituaient dans une certaine mesure l'aggravation :

Transport à demi-tarif des militaires voyageant isolément;

Transport au quart de tarif des militaires voyageant en corps, avec obligation de mobiliser dans ce cas tous les moyens de transport établis pour l'exploitation (art. 77);

Transport gratuit des ingénieurs, commissaires royaux, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer;

Même obligation pour les agents des contributions indirectes et de l'administration des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt (art. 78);

Transport gratuit des dépêches accompagnées des agents nécessaires au service par les convois ordinaires de la compagnie avec obligation pour celle-ci de leur réserver un compartiment spécial de voiture;

Obligation complémentaire d'assurer chaque jour la marche d'un ou plusieurs convois spéciaux composés de voitures appartenant à l'administration des Postes, dont les heures de départ, la marche et le stationnement seraient arrêtés par le ministre des Finances et le ministre des Travaux publics, la compagnie entendue, et moyennant une rétribution de 0 fr. 75 au maximum par km. parcouru pour la première voiture et de 0 fr. 25 au maximum par voiture et par kilomètre en sus de la première (art. 79);

Transport à la moitié du tarif de la dernière classe des employés de l'administration des prisons, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires (art. 80).

« Le gouvernement » se réservait enfin « la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique »; il se réservait aussi « le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique sans nuire au service du chemin de fer ».

« La compagnie concessionnaire » était « tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphistes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie devaient raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seraient données à cet effet ».

« Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique », auraient « le droit de circuler gratuitement dans les wagons des chemins de fer sur lesquels des télégraphes » seraient « établis ».

« En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive » devait être « mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphiste de la ligne pour

le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport » devait être « gratuit » (art. 81).

En contre-partie de ces diverses obligations la compagnie se voyait attribuer certains droits ; ces droits étaient de deux ordres : droit de faire des règlements, droit de percevoir des taxes pour les transports qu'elle allait avoir à effectuer pendant la durée de la concession.

Le droit d'établir des règlements pour le service de l'exploitation du chemin de fer découlait de lui-même de la concession. Ces règlements devaient être soumis, on l'a vu, à la sanction ministérielle. En revanche, ils acquéraient force obligatoire à la fois « pour la compagnie, pour toutes celles qui seraient chargées de l'exploitation des lignes de chemins de fer d'embranchement et de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer » (art. 82).

Le droit d'établir des tarifs était consacré par l'article 70 : il avait pour but « d'indemniser la compagnie des dépenses auxquelles elle s'engageait aux termes du cahier des charges ».

Pour les voyageurs, le tarif était de 0 fr. 10 en 1^{re} classe, de 0 fr. 075 en seconde classe et de 0 fr. 055 en 3^e classe.

Les bestiaux étaient taxés par tête à raison de 0 fr. 10 par kilomètre pour les bêtes de trait, 0 fr. 04 pour les veaux et porcs, 0 fr. 02 pour les moutons, chèvres, etc...

Pour les marchandises on distinguait entre la petite et la grande vitesse. Dans le premier cas la perception était prévue par kilomètre, sans égard aux fractions de distance, sauf pour les six premiers kilomètres, et par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Le tarif comprenait quatre grandes catégories : transports de marée, marchandises, matériel roulant, voitures. La deuxième catégorie, celle des marchandises, comprenait elle-même quatre divisions :

1^o Métaux ouvrés, liquides, cotons, lainages, bois de menuiserie et exotiques, épicerie, drogues, denrées coloniales, objets manufacturés : 0 fr. 18 la tonne ;

2^o Grains, farines, pulvérulents, minerais, cokes, charbons de bois, bois à brûler, bois de charpente, marbres, pierres de taille, métaux bruts : 0 fr. 16 la tonne ;

3^o Matériaux grossiers, pierres, briques, ardoises, etc. : 0 fr. 14 la tonne ;

4^o Houille, fumiers, engrais : 0 fr. 10 la tonne.

Les voitures étaient taxées à 0 fr. 25 ou à 0 fr. 32 par pièce suivant qu'elles étaient à un fond et à une banquette, ou à deux fonds et à deux banquettes, avec doublement du tarif si ces voitures étaient transportées à la vitesse des voyageurs. Dans ce dernier cas, était prévu le transport en franchise de deux personnes dans les voitures à une banquette et de trois personnes dans les voitures à trois banquettes, les autres voyageurs payant le prix des places de deuxième classe.

Les marchandises à transporter à grande vitesse étaient taxées à 0 fr. 36 la tonne avec exemption jusqu'à concurrence de 30 kg. des bagages personnels des voyageurs.

La vitesse maximum et minimum des convois tant de voyageurs que de marchandises et de postes et la durée respective des trajets devaient faire l'objet de règlements spéciaux de l'administration, la compagnie entendue.

CONCLUSION

Avec la promulgation de la loi du 19 juillet 1845 s'achève cette longue période d'études, d'analyses et de discussions d'où est sortie, dans sa structure définitive et avec ses linéaments essentiels, la ligne de Paris à la frontière d'Allemagne. A l'issue d'un pareil cycle, où mêmes les caractéristiques fondamentales de cette ligne ont souvent paru livrées au jeu de contingences étrangères au but à atteindre, l'effort constructif accompli ressort avec une ampleur singulière. Aussi bien dans l'œuvre des ingénieurs, qui poursuivent leurs études dans chaque direction particulière avec une rigueur et un esprit méthodique qui vont parfois jusqu'à l'excès, mais qui s'inspirent toujours de l'impartialité la plus haute et de l'ardeur scientifique la plus noble; aussi bien dans l'effervescence des compétitions locales, dont le choc est créateur de lumière, que dans les débats parlementaires, où les manœuvres de la politique savent se couvrir, elles-mêmes d'arguments, dans lesquels les plus hauts intérêts de l'Etat sont exposés et défendus avec un sens très clair de leur importance : on a vu se manifester à un degré éminent le souci de perfection de l'esprit français, qui ne craint rien tant que de laisser aller les choses au hasard.

Le statut du chemin de fer de Strasbourg apparaît correspondre au plus haut degré à ce besoin de clarté. Œuvre anonyme des grands pouvoirs de l'Etat en collaboration étroite avec toute la multitude des intérêts à satisfaire, c'est-à-dire avec le peuple, il a été par eux longtemps — trop longtemps sans doute — mûri et délibéré : on peut toujours prétendre, en effet, qu'un gouvernement plus autoritaire et plus dominateur des intérêts locaux eût appliqué plus rapidement la solution adéquate; il n'en reste pas moins qu'au cours de cette longue gestation, un effort constant a tendu à faire entrer dans ce statut tout ce qui de l'avenir avait quelque chance d'être prévisible : entreprise sans doute téméraire et

faillible, mais où la conscience publique pouvait se reposer. Sur cet effort, la spéculation n'avait pas eu, ou très peu, l'influence déformante qu'elle avait exercée ailleurs : par exemple dans la concession du chemin de fer de Lyon. Le résultat obtenu accusait ainsi cette plénitude où, en France, l'exactitude de la pensée aime à trouver des contours précis : il ne s'y faisait jour aucune possibilité confuse ; le statut du chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne avait pour lui toutes les sécurités de l'avenir parce qu'on y avait inséré toutes les certitudes du présent. Par là il faisait honneur à tous ceux, si nombreux, qui s'étaient dépensés à sa création.

EXPLICATION DES RENVOIS

Les renvois se réfèrent à l'étude particulière qu'on consacre, dans un volume spécial, à l'analyse et au classement de la documentation du présent ouvrage (1).

Ces renvois se présentent sous deux formes :

1° Les uns — les plus nombreux — comprennent un nombre en caractère gras suivi ou non d'autres chiffres imprimés dans le corps du reste de la composition : les nombres en caractères gras sont les numéros d'articles des chapitres II, III, IV et V (imprimés, manuscrits, correspondances, documents divers) de l'étude ci-dessus ; les chiffres qui suivent ces numéros donnent soit la page ou le folio, soit le tome et la page ou le folio. Exemple :

(1) **1587**. — (1) **241**, 67. — (1) **19**, 11, 150.

2° Les autres renvois contiennent un chiffre romain et une majuscule suivis ou non d'une lettre minuscule ; exemple : IV, C b ; ils se réfèrent alors au classement des sources du chapitre I : « Bibliothèque et Dépôts d'archives ». Ces trois premiers signes sont suivis d'indications diverses qui désignent les volumes ou sommiers (une lettre majuscule, un chiffre romain, un chiffre arabe ou une année et les pages). Exemple :

VII, Ba B, 76. V, A 30, 1260. VII, A 1833, 45.

(1) *Recherches sur les sources de la création d'une grande ligne de chemin de fer au XIX^e siècle*. — Paris, J. Barreau et C^{ie}, imprimeurs-éditeurs, 1932.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	9
TITRE PREMIER	
LES TRAVAUX (1842-1844).	11
TITRE II	
LES ÉTUDES (1842-1843)	31
CHAPITRE PREMIER. — <i>L'étude des tracés entre Paris et Vitry-le-François</i>	35
CHAPITRE II. — <i>Les tracés entre Champagne et Lorraine.</i>	51
CHAPITRE III. — <i>Les tracés étudiés de Lorraine en Alsace.</i>	59
TITRE III	
LES DISCUSSIONS DU TRACÉ DÉFINITIF (1843-1844)	67
CHAPITRE PREMIER. — <i>Le point de vue des ingénieurs</i> . . .	69
CHAPITRE II. — <i>Les enquêtes sur la ligne de Paris à Lyon et la question du tronc commun aux lignes de Lyon et de Strasbourg</i>	81
CHAPITRE III. — <i>Les enquêtes sur la ligne de Strasbourg et la première compagnie (1844)</i>	97
CHAPITRE IV. — <i>Le conseil général des Ponts et chaussées</i>	125
TITRE IV	
LA DÉFINITION DU TRACÉ.	131
CHAPITRE PREMIER. — <i>L'élaboration du texte du projet de loi (1844)</i>	133
CHAPITRE II. — <i>Le projet de loi du chemin de fer de Lyon et le tronc commun avec la ligne de Paris à Strasbourg.</i> . . .	147
CHAPITRE III. — <i>L'assaut à la Compagnie Molé.</i>	159
CHAPITRE IV. — <i>La loi du 2 août 1844</i>	165

TITRE V

	Pages
L'EXTENSION DES TRAVAUX SUR LE TRACÉ GÉNÉRAL. . .	177
CHAPITRE PREMIER. — <i>Les travaux en Alsace et l'embranchement de Sarrebrück.</i>	179
CHAPITRE II. — <i>Les travaux sur la deuxième section et la traversée du Barrois</i>	191
CHAPITRE III. — <i>Le tracé de la première section et les établissements du chemin de fer dans Paris</i>	207

TITRE VI

LA LOI DE CONCESSION (1845)	219
CHAPITRE PREMIER. — <i>Les bases générales de la concession et les discussions parlementaires</i>	223
CHAPITRE II. — <i>Le cahier des charges</i>	237
CONCLUSION	251

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figures	Pages
1. — Le chemin de fer entre Hommarting et Steinbourg (avant-projet de 1843)	12
2. — Le chemin de fer entre Steinbourg et Strasbourg (avant-projet de 1843)	13
3. — Chemin de fer de Paris à Strasbourg : projet de station	23
4. — Gare de Strasbourg (projet de 1844)	27
5. — Les tracés compris entre Paris et Vitry-le-François	35
6. — Profil en longueur du projet PAYEN-THIRION entre Creil et Reims	37
7. — La gare de l'enclos Saint-Lazare	41
8. — Plan général de l'avant-projet MARINET entre Paris et Meaux	42
9. — Profil en long de l'avant-projet MARINET	44
10. — Les tracés compris entre Champagne et Lorraine	51
11. — Profil en long de l'avant-projet PAYEN-THIRION entre Reims et le Rupt de Mad	53
12. — Projet en long de l'avant-projet FOUACHE	57
13. — Les quartiers ouest de Nancy en 1837.	61
14. — Profil de l'avant-projet COLLIGNON de Frouard à Hommarting par la Seille	63
15. — De Frouard à Hommarting par la Vezouze	65
16. — Proclamation du maire de Reims	103
17. — Paris au XIX ^e siècle	123
18. — Les travaux en Alsace	181
19. — La première partie de la 2 ^e section	191
20. — La deuxième partie de la 2 ^e section	193
21. — Structure schématique des plateaux du Barrois	195
22. — Le V ^e arrondissement de Paris en 1844.	208
23. — Le VIII ^e arrondissement de Paris en 1844.	209
24. — Schéma du réseau des chemins de fer de l'Allemagne en 1845	221

HORS-TEXTE

Le tracé du chemin de fer le long de la vallée de la Zorn	17
Extrait de l'acte de société de la Compagnie MOLÉ	104-105
Le baron Georges Tom HAINGUERLOT	145
Minute de la pétition adressée par la ville de Reims à la chambre des Députés	169
Quelques ingénieurs de l'Etat	193

